*S
J
103
H63
1909
v.9
ex.2

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 9

PREMIÈRE SESSION DU ONZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1908-9

VOLUME XLIII

Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

PREMIERE SESSION, ONZIEME PARLEMENT, 1909.

A

Accise, revenu de l'.. 12
Acier, importations d'.. 77
Actionnaires dans les banques chartrées. 6
Affaires des Sauvages, rapport annuel. 27
Agriculture, rapport annuel.. 15
Alaska, frontière de l'.. 81
Alberta, ressources naturelles de l'.. .. 84
All Red, ligne dite.. 47
Aluminium, exportations et importations 119
Aphte contagieuse.. .. ..82, 82*a*
Argent au crédit du gouvernement.. .. 108
Arpenteur en chef, rapport de l'.. .. .. 25b
Assiniboïa, rivière.. 146
Assurance, relevé des.. 9
Assurance, rapport annuel.. 8
Astronome en chef, rapport de.. .. .. 25*a*
Auditeur général, rapport annuel.. ... 1
Aylwin, Francis Percival.. 123

B

Baie Georgienne, canal de la.. .. .. 19*a*
Baie-d'Hudson, chemin de fer de la..93, 93*a*
Banques chartrées.. 6
Banques, soldes impayés dans les.. .. 7
Bateaux à vapeur, inspection des.. ... 23*a*

B—*Suite.*

Bibliothèque du parlement, rapport annuel.. 33
Bilan du Canada.. 66
Bill Miner.. 110
Bonaventure, comté de.. 138
Britannique canadienne, compagnie de prêt et de placement.. 92
Budgets.. .. ..3 à 5*a*
Budget, discours du, 1898.. 109

C

Caisses d'épargnes de l'Etat.. .. .. ..124, 124*a*
Calédonia à Liverpool, chemin de fer.. 118
Canaux, statistiques des.. .. .. 20*a*
Canaux, Carillon et Grenville.. 98
Carabines Ross.. 136
Cassels, Hon. Juge, rapport de l'.. .. ..38, 38*a*
Chambre des communes:
Economie interne.. 52
Elections générales, 1908.. 18
Employés nommés.. 80
Division de la traduction.. 142
Chemins de fer et Canaux, rapport annuel.. 20
Chemins de fer, chartes des.. .. ..141, 141*a*
Chemins de fer, Commission des, rapport de la.. .. .. 20*c*

C—*Suite.*

Chemins de fer, traverses des.. ..76 à 76*b*, 120
Chemins de fer, statistique des.. .. .. 20*b*
Chemins de fer, subventions à des.. .. 117
Chemin de fer Canadien du Pacifique:
Affaires avec le ministère de l'Intérieur.. .. .. 63*a*
Droits de circulation sur l'Intercolonial.. .. ..63*b*, 63*e*
Nouvelles actions.. .. ..63, 63*d*
Terres vendues.. .. .. 63*c*
Chicoutimi, jetée de.. .. ..164, 164*a*
Chien de mer.. 131
Chinois, taxe de capitation.. 162
Colclough, F. W.. .. .. 116*a*
Colombie-Britannique:
Bibington, Thomas.. 148
Réserves des sauvages.. .. ..59, 106*d*
Terres fédérales.. 122
Commerce.. .. ..10 à 10*f*
Commerce et Navigation, rapport annuel.. 11
Commission de géographie.. .. .. 21*a*
Commission du câble du Pacifique.. .. 96
Commission d'embellissement d'Ottawa. 57
Commission du service géodésique..145 à 145*b*
Comptes publics, rapport annuel.. .. 2
Conservation des richesses naturelles de l'Amérique du Nord.. 90
Convention entre le Canada et la France.. .. ..101, 102
Costello, Thomas, rapport de.. 87
Coupe de bois 1122.. 68
Culture en Canada, rapport sur la.. .. 156

D

Défense navale impériale.. 170
Dépenses imprévues.. 40
Désaveu d'une loi de l'Ontario.. 140
Directeur général vétérinaire.. .. .. .. 15*a*
Dividendes impayés dans les banques.... 7
Dragueur *Industry*.. 134

E

Eaux internationales.. .. ..104, 104*a*
Echiquier, règles de la cour de l'.. 48
Falsification des substances alimen-
1908.. 18
Elections générales, 1908.. 18
Electeurs, listes des.. .. ..95 à 95*c*
Emmagasinage frigorifique.. 133

E—*Suite.*

Etat-major impérial.. 99
Falsification des substances alimentaires.. 14

F

Fermes expérimentales.. .. ..16, 89
Filatures de coton, conflits industriels dans les.. 39
Flotte britannique.. 114
Forage pour l'huile, etc.. 75
France, convention entre le Canada et la.. .. ..101, 102

G

Gaz, inspection du.. 13
Gendarmerie à cheval.. 29
Géographie, Commission de.. .. .. 21*a*
Géologie, rapport de la Commission de. 26
Gouverneur général, mandat du.. 43
Grain de semence, distribution de.25*c* à 25*e*, FE
Grand Trunk Pacific, Terres du.. 69
Grand Trunk Pacific, à Ottawa.. 127

H

Hand-Hills, bureau de poste de.. .. .. 128*a*
Homard, permis de pêche du.. .. .. .. 185*a*
Hôtel des Monnaies.. .. ..71, 71*a*
Huile de charbon.. 103

I

Immigration, agents d'.. .. .. ..129 à 129*b*
Importations d'acier.. 77
Impressions et papeterie publiques.... 32
Industrie des lainages dans la Grande-Bretagne.. 87
Inspections des bateaux à vapeur.. .. 23*a*
Intercolonial:
Conseil d'administration.. .. .. .. 67*e*
Lignes d'embranchement.. 67
Cap Saint-Ignace.. .. ..67*f*, 67*g*
Dommages.. .. .. 85*c*
Destitutions.. .. .. 67*d*
Commis de trafic-marchandises.. .. 67*c*
Machines-outils achetés.. 85
Comptes ouverts.. .. .. 67*b*
Rapport du Conseil privé.. .. .. .. 67*i*
Sous le contrôle d'une commission. 67*h*
Clôture en fil métallique.. .. .. 67*a*

J

Jacobs, F. Macdonald.. 113
Justice, rapport annuel.. 34

K

Kingston, casernes de.. 112
Kingston, hôpital vétérinaire de.. .. .. 121*a*
Kingston, pénitencier de.. 121

L

Laberge, Alphonse.. 160
Lac Saint-Jean, Société de rapatriement du.. .. ..157, 166
Lacs Simcoe et Couchiching.. .. .. .. 111*b*
Lac Stony.. .. .. 111*a*
Lachute-Mills, bureau de poste de.. .. 62
Lainages dans la Grande-Bretagne, industrie des.. 87
Laiterie et installations frigorifiques, Commission de la.. .. .. 15*a*
Laterrière, village de.. 171
Listes des électeurs.. .. ..95 à 95*c*
Liste des navires.. .. .. 21*b*
Livraisons postales.. .. ..73, 73*a*
Loi des postes.. 163
Logberg Printing Co.. .. ..132, 132*a*
Lumière électrique, inspection de la.. 13

M

Maladie des pieds et de la bouche....82, 82*a*
Manitoba, bureaux de poste du.. 128
Manitoba, pêcheries du.. 116
Marine, rapport annuel.. 21
Marine et Pêcheries, système de patronage.. 51
Mesures, inspection des.. 13
Métis, scrip des.. 139
Mines, rapport du ministère des.. .. .. 26*a*
Milice, conseil de la, rapport annuel..35, 35*a*
Milice, ordres généraux de la.. 74
Monnaie, hôtel de la.. .. ..71, 71*a*

N

National Transcontinental, chemin de fer:
- Contrat, 9370 à 7480.. .. .. 46*b*
- Constables de la police fédérale.... 46*a*
- Classifications dans la division de l'Est.. .. .. 46*f*

N—*Suite.*

- Rapport intérimaire.. .. .. 46*d*
- Personnes employées.. .. ..46*g*, 46*l*
- Questions posées par M. R. L. Borden.. .. .. 46*j*
- Rapport de Collingwood Schreiber.. 46*c*
- Rapport des Commissaires.. 46
- Soumission pour diverses sections.46*h*, 46*m*
- Traitement des employés.. .. .. .. 46*k*
- Têtes de lignes à Winnipeg.. .. .. .. 46*a*
- Travaux faits.. .. .. 46*i*

Navires, liste des.. .. .. 21*b*
Navires de pêche saisis.. 126
Newmarket, canal de.. .. ..94, 94*a*
Nord-Ouest, Loi d'irrigation du.. 60
Obligations du gouvernement.. ..105*g*, 109*a*
Obligations et garanties.. 55

O

Olin, Charles, rapport de.. 96
Ottawa, Commission d'embellissement d'.. 57
Ottawa, gare d'.. 127
Otonabee, rivière.. 111

P

Paiements faits par les ministères.. .. 130
Passage sous la voie à Kingston-Jonction.. 50
Pêcheurs, Union des, Nouvelle-Ecosse... 167
Pêcheries, rapport annuel.. 22
Pénitenciers, rapport annuel.. 34
Permis de pêcher avec des rets à trappes.. .. .. 165*b*
Permis de pêche.. 125
Permis de seiner.. 165
Poids, mesures, etc.. 13
Police fédérale.. 54
Poisson frais.. 83
Porcs abattus.. 169
Ports, Commission des.. 23
Postes, contrats des.. 149
Postes, directeur général des, rapport annuel.. 24
Prêts par le gouvernement.. .. ..105 à 105*g*
Primes de pêche.. .. .. 165*b*
Prisonniers, libération de.. 53
Publications de statistiques.. 147

Q

Québec, compagnie du pont de.. 64

R

Recettes diverses.. 72
Remises sous l'empire de la Loi des sauvages.. 79
Réserves des sauvages.. .. ..100 à 100*c*
Revenu de l'intérieur, rapport annuel. 12
Rivière Nation, Dundas.. 154
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.. 28

S

Saint-Jean, port de.. .. ..137, 137*a*
Saint-Jean, explorations de la rivière.. 152
Saint-Laurent, tarif d'assurances sur le.. 91
Saisies par le ministère du Revenu de l'Intérieur.. .. ..72, 78*a*
Salles d'armest construites.. 144
Secrétaire d'Etat, rapport annuel du.. 29
Service civil:
Assurance.. 42
Bill.. .. .. 49*g*
Classifications.. .. ..49 à 49*e*
Examinateurs.. 31
Liste.. 30
Nominations et promotions.. 58
Règlements de la Commission.. .. 143
Réorganisation.. .. ..58*a* à 58*j*
Retraite.. 41
Service géodésique, Commission de..145 à 145*b*
Service de steamers subventionnés.. .. 10*b*
Service topographique, division du.. .. 25*b*
Soldes non réclamés dans les banques.. 7
Soulanges, quais de.. 153
Statistique criminelle.. 17
Steamers brise-glaces.. .. ..115, 161

T

Terres fédérales.. .. ..61, 70
Terres dans diverses provinces....106 à 106*c*
Terre-Neuve, admission de.. 159
Traités et conventions.. .. .. 10*a*
Traités avec les Etats-Unis.. .. .. ..86, 88
Transcontinental, Commission du chemin de fer.. 46
Travail, ministère du, rapport annuel. 36
Travaux publics, rapport annuel.. ... 19
Travaux publics construits.. 168
Travaux publics, employés des.. .. .. 49*f*
Travaux publics, achats par les.. 135

U

Unions ouvrières.. 56

V

Villas, lots de.. 97

W

Weymouth, bureau de poste de.. .. .. 128*b*
Winnipeg *Canada Posten*.. 155
Winnipeg *Free Press*.... .. ..107, 107*a*

Y

Yukon:
Imposition de taxes.. 151
Ordonnances.. 44
Terres minières.. 150

Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES.

Arrangés par ordre numérique, avec leurs titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson; aussi le 19 février 1909, par l'hon. W. S. Fielding; aussi le 23 février 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Les comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présentés le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice finissant le 31 mars 1910. Présenté le 1er février 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice finissant le 31 mars 1909. Présenté le 15 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4*a*. Le budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'année finissant le 31 mars 1909. Présenté le 10 mai 1909, par l'hon. W. S. Fielding.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

5. Le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année finissant le 31 mars 1910. Présenté le 10 mai 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*a*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 31 mars 1910. Présenté le 18 mai, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées au Canada, au 31 décembre 1908. Présentée le 13 mai 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés, des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, depuis cinq ans et plus, à la date du 31 décembre 1908.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'années finissant le 31 décembre 1908.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1908 . . . .*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Partie I.—Commerce canadien. Présenté le 27 janvier 1909, par l'hon. W. Patterson.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce. Partie II.—Commerce avec l'étranger, et traités et conventions pour l'exercice finissant le 31 mars 1908. Présenté le 5 avril 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 6.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce. Partie III.—Service de paquebots subventionné, etc., pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 22 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

11. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présentés le 21 janvier 1909, par l'honorable M. Paterson.

Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Partie I—Accise. Présentés le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 11 mars 1909, par l'hon. W. Templeman.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. S. A. Fisher.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7—*Suite.*

15*a*. Rapport du commissaire de l'industrie laitiere et l'emmagasinage à froid, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a* (2) Rapport du directeur général vétérinaire et commissaire du bétail, pour les deux exercices finissant le 31 mars 1908.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

16. Rapport du directeur, et des officiers des fermes expérimentales pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 31 mars 1909, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles pour l'exercice expiré le 30 septembre 1908.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Rapport de la onzième élection générale des députés à la Chambre des communes, tenue le 26e jour d'octobre 1908..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 9.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 3 février 1909, par l'hon. W. Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

19*a*. Rapport sur les études du canal à navires de la baie Georgienne, avec les plans et estimations du coût, 1909. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. W. Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice finissant le 31 mars 1908. Présenté le 19 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistiques des canaux pour la saison de navigation 1907.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistiques des chemins de fer du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1908. Présentées le 25 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

20*c*. Troisième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada jusqu'au 31 mars 1907, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 29 janvier 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 12.

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1908.—Marine. Présenté le 18 février 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*a*. Septième rapport de la Commission de géographie du Canada contenant toutes les décisions jusqu'au 30 juin 1908. Présenté le 22 février 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*b*. Liste des navires inscrits sur les registres du Canada, au 31 décembre 1908, et publié par le ministère de la Marine et des Pêcheries.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1908.—Pêcheries. Présenté le 9 février 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

23. Rapport de la Commission des ports, etc.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23*b*. Rapport du président de la Commission d'inspection des bateaux à vapeur, 1908.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. R. Lemieux.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 15 février 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*a*. Rapport de l'astronome en chef pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. Présenté le 13 mai 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des arpentages topographiques, y compris le rapport de l'arpenteur en chef des terres fédérales, 1907-8.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Correspondance et papiers, y compris un relevé financier, concernant la distribution des grains de semence de 1908, dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta Présentés le 28 janvier 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître combien de boisseaux de blé de semence ont été achetés pour la Saskatchewan et l'Alberta, pour la saison de 1908; de qui ils ont été achetés, à quel prix, et quel en était le type; si ce bblé ainsi acheté avait été nettoyé pour fins de semence; si tout le blé ainsi acheté a été employé comme blé de semence; à qui il a été vendu et à quel prix; quelle a été la perte totale subie en rapport avec le blé ainsi acheté. Présenté le 15 mars 1909.—*M. Sharpe (Lisgar)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 14—*Suite.*

25*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître combien de boisseau d'avoine anglaise ont été achetés comme grains de semence pour la Saskatchewan et l'Albert en 1908, et à quel prix; si cette avoine a été nettoyée avant ou après avoir été achetée; si cette avoine a été employée en entier pour semence; à qui elle a été vendue et à quel prix; le montant total perdu dans cet achat d'avoine en Angleterre, et si des plaintes ont été faites contre la qualité de ce grain de semence. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Sharpe (Lisgar)... .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 15.

26. Rapport sommaire de la division des relevés géologiques du ministère des Mines, pour l'année civile 1908. Présenté le 3 mai 1909, par l'hon. W. Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1909.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1908. Présenté le 9 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1907 et les trois premiers mois de l'exercice 1908. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1908. Présentée le 22 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Rapport de Commission des examinateurs du service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1908.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 17.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 7 mai 1909, par l'hon. C. Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'Orateur.. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. Présenté le 9 mars 1909, par sir Frederic Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17—*Suite.*

35*a*. Mémoire touchant les prévisions budgétaires pour la milice et la défense, 1909-1910. Présenté le 9 mars 1909, par sir Frederick Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du département du Travail, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon R. Lemieux.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Rapport des explorations du canal de la baie Georgienne, avec plans et estimation du coût.. .. .. .

VOLUME 17—*Suite.*

46*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Copie de toute la correspondance échangée entre Rothwell, Johnston et Stubbs, avocats, de Winnipeg, et le gouvernement ou les commissaires du chemin de fer Transcontinental quant aux instructions reçues par eux en rapport avec l'achat, de Kerr et Matthews, des terrains pour tête de ligne à Winnipeg, et quant aux services professionnels par eux rendus pour le compte du gouvernement, et la préparation des actes d'acquisition de la propriété; copies des mémoires des procureurs pour frais, vacations et correspondance en rapport avec cette transaction; un état faisant connaître toute la correspondance échangée entre le gouvernement et les commissairs du chemin de fer, et les vendeurs Kerr et Matthews, à partir du commencement des négociations; et de plus, quelles mesures, s'il en est, ont été prises pour exproprier la propriété et pour en faire déterminer la valeur par voie judiciaire. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Bradbury.*
Pas imprimée.

46*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 février 1909.—Etat faisant connaître le décompte final relativement au contrat accordé le 22 août 1906 à J. D. McArthur et Smith et Prendible, sur le chemin de fer National Transcontinental, pour les travaux à exécuter entre la station 9370 et 9480; ainsi que le décompte final relativement au contrat accordé le 21 novembre 1908, aux mêmes entrepreneurs, pour travaux à exécuter entre la station 9260 et la station 9370. Présentée le 11 mars 1909, par M. Haggart (Winnipeg).. .. ..*Pas imprimée.*

46*c*. Rapport de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef de la division de l'ouest du chemin de fer National Transcontinental. Présentée le 15 mars 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

46*d*. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1908. Présenté le 15 mars 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

46*e*. Etat des constables de la police fédérale employés le long de la ligne du chemin de fer Transcontinental durant le cours de l'année civile 1908. Présenté le 23 mars 1909, par l'hon. A. B. Aylesworth.. .. ..*Pas imprimé.*

46*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toutes lettres, correspondance, états et écrits entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou ses ingénieurs ou agents et les commissaires du Transcontinental ou leurs ingénieurs ou agents, et entre les commissaires et leurs ingénieurs ou agents et les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs dans les districts B et F ci-après mentionnés, quant à la classification ou la prétendue classification excessive dans les districts B et F de la division est du Transcontinental, et copie de tous estimés, états, certificats, mémoires, relevés ou écrits indiquant la classification ou le classification excessive des coupes et travaux dans les dits districts B et F. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Lennox.*
Pas imprimée.

46*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat donnant les noms de toutes les personnes nommées à une charge ou un emploi par la Commission du chemin de fer Transcontinental depuis sa création, et indiquant de quel comté ou cité venait chacune des dites personnes, la charge ou emploi de chacune d'elles, la date de la nomination, le salaire et les allocations attachées à l'emploi, l'endroit ou le district où chaque employé remplit ses fonctions et le montant total payé chaque année pour les dits services jusqu'à la fin de décembre 1908. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

46*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Copie de toutes les soumissions reçues pour la construction des sections suivantes de la division de l'est du chemin de fer National Transcontinental, ainsi que les différentes listes des quantités estimatives préparées par les ingénieurs, et d'après lesquelles les contrats ont été adjugés, les sections ci-mentionnées téant celles dont il est fait mention dans la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux, donnée à la Chambre le 13 avril 1908, et qui est comme suit:

RELEVÉ N° 1—COMMISSAIRES—DIVISION DE L'EST.

Parcours à partir de Moncton.		Description.	Nombre de milles.	L'estimation avec laquelle chacune de ses entreprises a été adjugée.	Date du	
De	A				Contrat.	Achèvement.
				$ c.		
0·00	50·00	Moncton jusqu'à près de Chipman.....	50·00	989,895 90	14 mars '07	1 sept. '08
50·00	58·55	Près de Chipman, vers l'est, 8·55 milles...	8·55	289,190 62	23 août '07	1 août '08
58·55	97·60	Près de Chipman, vers l'ouest jusqu'au croisement de l'Intercolonial	39·05	767,434 65	28 mars '08	1 sept. '10
97·60	164·00	Croisement de l'Intercolonial jusqu'au poteau milliaire 164.....	66·40	1,898,124 21	28 " '08	" '10
164·00	195·80	Poteau milliaire 164 jusqu'aux Grandes-Chutes	31·80	1,646,253 65	28 " '08	" '10
195·80	256·68	Grandes-Chutes à la limite du Nouveau-Brunswick.....	60·88	1,385,941 09	9 " '07	" '08
256·68	309·74	Limite du Nouveau-Brunswick jusqu'à 150 milles à l'est du pont de Québec.....	53·06	2,337,409 00	28 " '08	" '10
309·74	459·74	Du pont de Québec vers l'est, 150 milles.	148·89	5,011,316 50	9 " '07	" '09
		Tronçon du pont de Québec (non-compris dans l'estimation.....	1·11			
459·74	509·74	Pont de Québec vers l'ouest, 50 milles....	50·00	1,489,537 92	15 mai '06	" '07
509·74	609·74	50 milles à l'ouest du pont de Québec jusqu'à 150 milles à l'ouest.....	100·00	3,807,719 54	15 " '06	" '07
609·74	654·74	150 milles à l'ouest du pont de Québec jusqu'à près de Waymontachène.....	45·00	1,691,073 41	14 mars '07	" '08
654.74	656·07	Devant être compris dans cette entreprise.	1·33			
656·07	877·75	Près de Waymontachène jusqu'à près de la rivière Harricanaw..	221·68	Pas adjugée.		
877·75	1.027·75	Près de la rivière Harricanaw jusqu'à près du raccordem. du ch. de fer T. et N.O..	150·00	3,986,901 42	14 " '07	" '09
1,027·95	1,127·75	Du raccordement du ch. de fer T. et N.O. jusqu'à 100 milles à l'ouest.....	100·00	3,936,566 00	28 " '08	" '10
1,127·75	1,171·85	De 100 milles à l'ouest du raccordement du ch. de fer T. et N.O. jusqu'à l'extrémité ouest du district "D".....	44·10	Pas adjugée.		
1,171·85	1,334·35	De l'extrémité du district "D" vers l'ouest	162·50	"		
1,334·35	1.409·35	De 19½ milles à l'ouest de la rivière à la Vase vers l'est.....	75·00	2,101,409 88	28 " '08	" '10
1,409·35	1,429·76	De 19½ milles à l'ouest de la rivière à la Vase à l'extrém. ouest du district "E".	20·41	Pas adjugée.		
1,429·96	1,557·80	De l'extrémité ouest du district "E" jusqu'au raccordement du lac Supérieur..	128·04	"		
1,557·80	1,804·66	Du raccordement du lac Supérieur jusqu'à la rive ouest de la rivière Rouge.....	246·86	13,010,398 92	15 mai '06	" 07

Présentée le 26 avril 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

46*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître: (1) les diverses quantiés d'ouvrages de chaque description ou classe terminés par les différentes entrepreneurs, et certifiés exacts par les ingénieurs, et payés jusqu'au 31 décembre 1908, sur les différentes sections de la division de l'est du chemin de fer National Transcontinental; (2) là où les sections n'ont pas été terminées, les

VOLUME 17—*Suite.*

différents états estimatifs des quantités des diverses classes d'ouvrages qui restent à exécuter, ainsi que le coût estimatif du parachèvement de ces travaux, calculé d'après les prix des entrepreneurs inscrits sur chaque soumission. Présentée le 26 avril 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

46*j*. Informations suivantes au sujet du chemin de fer National Transcontinental en réponse aux questions de M. R. L. Borden, M.P. Présentées (au Sénat) le 7 mai 1909, par l'hon. sir R. Cartwright.. .. ..*Pas imprimées.*

46*k*. Correspondance et rapports touchant les plaintes au sujet de la manière dont les travailleurs employés à la construction du Grand-Tronc-Pacifique sont traités dans l'hôpital à Prince-Rupert; et au sujet du non paiement de justes réclamations pour gages, etc., sur la section de Prince-Rupert du dit chemin de fer. Présentés le 12 mai 1909, par l'hon. R. Lemieux.. .. ..*Pas imprimés.*

46*l*. Réponse supplémentaire au n° 46*g*. Présentée le 14 mais 1909.. .. ..*Pas imprimée.*

46*m*. Réponse supplémentaire au n° 46*h*. Présentée le 14 mai 1909.. .. ..*Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Copies de tous les décrets du conseil, correspondance, rapports et autres documents et papiers (non déjà produits) en rapport avec la ligne communément désignée sous le nom de *All Red Line,* dont il est fait mention dans la résolution passée par cette Chambre le 9 juillet 1908, ou concernant tout projet similaire, ou substitution de projet pour une même fin. Présentée le 29 janvier 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Règles et ordonnances générales de la cour de l'Echiquier du Canada, 1909. Présentées le 29 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimées.*

49. Classification des départements suivants du service civil intérieur à Ottawa, par décret du conseil du 25 janvier 1909, à compter lu 1er septembre 1908, savoir Agriculture, Auditeur général, Douanes, Finances, (Surintendant des assurances, secrétaire du Gouverneur général, division des Sauvages, Revenu de l'intérieur, Justice, Travail, bibliothèque du Parlement, Marine et Pêcheries, Milice et Défense, Mines, Postes, Conseil privé, Imprimerie et Papeterie publiques, Travaux pupblics, Chemins de fer, Police à cheval du Nord-Ouest, secrétaire d'Etat, Commerce. Présentée le 1er février, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

49*a*. Classification des officiers, commis et employés de la bibliothèque du Parlement, à la date du 1er septembre 1908. Présentée le 11 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimée.

49*b*. Classification et organisation des officiers et commis du bureau de distribution de la division des impressions du Parlement, à la date du 1er septembre, lequel est comme suit: Présentée le 11 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

49*c*. Classification des officiers, commis et employés permanent de la Chambre des communes, lequel est comme suit: Présentée le 11 mars 1909, par l'Orateur.. .. .. ..*Pas imprimée.*

49*d*. Organisation du personnel de la Chambre des communes, avec la classification des divers officiers, commis et employés. Présentée le 11 mars 1909, par l'Orateur.
Pas imprimée.

49*e*. Classification du ministère de l'Intérieur (service intérieur) à Ottawa, par décret du conseil du 1er février 1909, à compter du 1er septembre 1908. Présentée le 1er avril 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

49*f*. Décret du conseil approuvé le 5 mai 1908, autorisant l'emploi continu de certains officiers et commis des divisions temporaires du ministère des Travaux publics. Présenté le 5 avril 1909, par l'hon. W. Pugsley.. .. ..*Pas imprimé.*

49*g*. Tableaux ayant rapport au bill du service civil. Présentés le 19 mai 1909, par l'hon. S. A. Fisher.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Correspondance, etc., relativement à la construction d'un passage souterrain de la jonction du Grand-Tronc à Kingston. Présentée le 1er février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimée.*

51. Copie de la communication officielle adressée par le ministre de la Marine et des Pêcheries au Commissaire Cassels, au sujet de l'abolition du système de patronage dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. Présentée le 1er février 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

52. Minutes de la Commission d'économie interne de la Chambre des communes, conformément à la règle 9 de la Chambre des communes, depuis le 16 décembre 1907 jusqu'au 14 juillet 1908, inclusivement. Présentée le 29 janvier 1909, par l'Orateur.. .. ..*Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1908.—Etat indiquant le nombre de demandes pour l'élargissement de prisonniers et le nombre de demandes accordées depuis 1896 par le ministre de la Justice avant l'expiration de la sentence, la durée de la sentence, la date de la mise en librté, les raisons données à cet effet en autant qu'elles peuvent être communiquées, et le nom de l'avocat qui s'est occupé de l'obtention de la mise en liberté. Présentée le 2 février 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

54. Rapport du Commissaire de la police fédérale pour 1908. Présenté le 2 février 1909, par l'hon. A. B. Aylesworth.. .. ..*Pas imprimé.*

55. Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le ministère du secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 7 décembre 1907, soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté le 2 février 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimé.*

56. Etat de demandes d'enregistrement en vertu de l'article 33 du chapitre 125 des Statuts Revisés du Canada, 1906, intitulé: "Loi concernant les unions commerciales". Présenté le 2 février 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimé.*

57. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa pour les neuf mois expirés le 31 mars 1908. Présenté le 9 février 1909, par l'hon. W. Paterson.. .. ..*Pas imprimé.*

58. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quelles personnes ont été nommées, transférées et promues, respectivement, depuis le 1er juillet 1908, dans les divers départements soumis à l'application de la Loi du service civil de 1908; quels étaient les emplois et salaires des personnes ainsi transférées et promues à l'époque du changement; quels sont les emplois et salaires actuels de toutes celles qui ont été ainsi nommées, transférées ou promues, et lesquels de ces nominations, transferts ou promotions ont été faits en conformité de la loi actuelle du service civil. Présentée le 5 février 1909.—*M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

58*a*. Réponse partielle à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître tous les décrets du conseil, tous les ordres, règlements et règles des départements, tous les projets de réorganisation adoptés dans les différents départements, toutes les règles établies par les Commissaires du service civil et tous

VOLUME 17—*Suite.*

les autres ordres, démarches, procédures en vertu ou en conformité de la loi portant modification de la Loi du service civil, 1908. Présentée le 8 février 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*b*. Réponse supplémentaire au n° 58. Présentée le 8 février 1909.. .. .. ..*Pas imprirmée.*

58*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat faisant connaître le nombre de fonctionnaires nommés en 1908 dans les divers départements, et transférés du service extérieur dans le service intérieur aux termes de la Loi du service civil, leurs noms et leurs salaires; le nombre de ceux ainsi ajoutés dans les divers départements. Présentée le 11 février 1909.—*M. Sharpe (Ontario).*
Pas imprimée.

58*d*. Autre réponse supplémentaire au n° 58. Présentée le 11 février 1909.. ..*Pas imprimée.*

58*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 février 1909.—Etat faisant connaître les noms des 85 commis surnuméraires, antérieurement payés à même le revenu casuel, et qui ont été classifiés en vertu de l'article 7 de la Loi du service civil, depuis le 1er septembre 1908, et placés dans la 3e division, subdivision B; le poste rempli par chacun d'eux lors de la classification; les appointements payés, la durée du service, l'âge, et quel examen a été subi; le poste assigné en vertu de la classification, et les appointements accordés; les noms des personnes attachées au service civil depuis le 1er septembre 1908, en vertu de l'article 47 de la Loi du service civil, les fonctions qui leur ont été assignés, la date de leur nomination et les appointements accordés. Présentée le 11 février 1909. *M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*f*. Autre réponse supplémentaire au n° 58. Présentée le 18 février 1909.. ..*Pas imprimée.*

58*g*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Copie des décrets du conseil en vertu desquels ont été accordées les augmentations de salaire, mentionnées sur les pages 556, 557, 558, 559, 560, 561, 563 et 564, édition non revisée du *Hansard*, 1909. Présentée le 23 février 1909.—*Mr. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Etat faisant connaître les noms, la date de la première nomination, le poste et le salaire à l'époque de l'augmentation, de chaque commis ou autre employé dans le service extérieur du minstère des Travaux publics, à Ottawa, à qui une augmentation de salaire a été accordée le ou après le 1er avril 1908, le montant de telle augmentation, la date à laquelle l'augmentation a été accordée, la date à compter de laquelle l'augmentation a été payé; les renseignements identiques respectivement quant aux départements suivants: Milice et Défense, Marine et Pêcheries, Chemins de fer et Canaux, Douanes, Revenu de l'Intérieur, Imprimerie de l'Etat, Affaires des Sauvages, Auditeur général, Finances, Mines, Postes. Présentée le 23 février 1909.—*M. Foster.Pas imprimée.*

58*i*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Copie des décrets du conseil passés depuis le 1er mai 1908 jusqu'au 1er janvier 1909 autorisant des augmentations de salaires aux employés du ministère des Travaux publics. Présentée le 25 février 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*j*. Décrets du conseil attachés au document de la session n° 58*g* ci-annexé sont les seuls passés relativement aux augmentations de salaires inscrites en détail dans les pages 556, 557, 558, 559, 560, 561, 563 et 564 des *Débats* non revisésde 1909. Les augmentations accordées aux fonctionnaires employés dans la division des arpentages l'ont été en confrmité de la Loi concernant le ministère de l'Intérieur, chapitre 54, articles 6 et 8 des Etatus Revisés qui se rapporte à l'emploi et au paiement d'aides temporaires, dans la

VOLUME 17—*Suite.*

division de l'arpenteur général, pour l'accomplissement de services qui exigent des connaissances techniques, scientifiques ou professionnelles. Les augmentations accordées aux employés des terres fédérales, service extérieur, terres des écoles, immigration et arpentages de frontières l'ont été en vertu de l'autorité du ministère. Présentés le 26 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimés.*

59. Copie des décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* et la *Gazette de la Colombie-Britannique,* entre le 1er décembre 1907 et le 1er décembre 1908, sous le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 5 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

60. Etat sous l'empire des dispositions de l'article 57 de la Loi de l'irrigation, chapitre 61 des Statuts Revisés du Canada, 1906, copies de tous les décrets du conseil qui ont été passés, ou des règlements qui ont été établis, ou des formules prescrites, par le ministre de l'Intérieur, sous le régime de cette loi, et qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* depuis la présentation au Parlement d'un semblable état à la dernière session précédente. Présenté le 5 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

61. Etat sous l'empire des dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Status de 1908; de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21 des mêmes statuts; du paragraphe 2 de l'article 13 de la Loi des réserves forestières fédérales, chapitre 56, S.R.C., 1906; du paragraphe 3 de l'article 5 de la Loi du parc des montagnes Rocheuses, chapitre 60, S.R.C., 1906; et du paragraphe 2 de l'article 18 de la Loi du Yukon, chapitre 63, S.R.C., 1906,—copies de tous les décrets du conseil, ordonnances ou règlements qui ont été passés en vertu de quelque loi ci-dessus mentionnée, et qui ont été publiées dans la *Gazette du Canada,* depuis la présentation au Parlement d'un état semblable à la dernière session précédente. Présenté le 5 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Copie de toute correspondance durant les trois derniers mois au sujet du bureau de poste de Lachute-Mills. Présentée le 8 février 1909.—*M. Perley.. .. ..Pas imprimée.*

63. Décret du conseil, etc., au sujet de l'émission de 50 millions de dollars de nouveau stock par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Présenté le 8 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

63*a*. Etat donnant la correspondance, arrêtés du conseil, plans et papiers, etc., en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné depuis le dernier état présenté au Parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 8 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

63*b*. Correspondance relativement au droit de circulation sur l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax obtenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien. Présentée le 8 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimée.*

63*c*. Rapport des terres vendues par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du 1er octobre 1907 au 1er octobre 1908,—ainsi que les noms des acquéreurs. Présenté le 15 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

63*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de tout décret du conseil autorisant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien à augmenter son capital-actions. Présentée le 18 février 1909.—*M. Maclean (York).* *Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

63*e*. Correspondance ultérieure quant à l'octroi à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de droits de voie sur le chemin de fer Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax. Présentée le 22 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. .. ..*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées à chacun des divers actionnaires de la compagnie du pont de Québec à compte d'actions, de boni et d'intérêt, respectivement; et quelles sommes sont encore à payer, et à qui. Présentée le 8 février 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant comment on a déposé ((en détail) du crédit de $25,000 voté sous le titre de "Divers" pour les grains de semence dans l'Alberta et la Saskatchewan. Présentée le 11 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 janvier 1909.—Etat faisant connaître les détails de l'actif, coté à $157,483,926.17 dans le bilan du Canada, au 31 décembre 1908. Présentée le 11 février 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 11 février 1909.—Copie du rapport des commissaires nommés par le gouvernement afin de faire une enquête, un examen, et de préparer un rapport sur les embranchements de voies ferrées se raccordant avec l'Intercolonial; aussi, copie du rapport des commissaires nommés par le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick afin de faire une enquête, un examen et de préparer un rapport sur les embranchements de chemins de fer dans les limites de la dite province qui se raccordent avec le dit chemin de fer Intercolonial. Présentée le 11 février 1909.—*M. Emmerson.*

Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

67*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître si le ministère des Chemins de fer et Canaux a demandé des soumissions pour le clôturage en fil métallique de 144 milles, plus ou moins, durant l'été ou l'automne de 1908; si ces soumissions ont été demandées par annonces publiques ou par circulaires; et combien de soumissions ont été demandées par annonces publiques ou par circulaires; et combien de soumissions ont été reçues et de qui; si le contrat a été donné, quel pri xet à qui; quelle quantité de fil a été acheté epar le susdit ministère en 1908, soit par voie de soumissions ou autrement, et quel en a été le prix par mille. Présentée le 2 mars 1909.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant, en ce qui concerne les item suivants qui paraissent dans les comptes publics:

Chemin de fer Intercolonial, compte ouvert..	$965,418 00
Embranchement de Windsor..	180,34
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard..	19,687 00

(*a*) Quelle proportion de ces montants représente des deniers dus au gouvernement depuis une date antérieure à la fin de l'exercice 1904-1905; (*b*) quelle partie du montant ainsi échu a été dépensée au cours de chaque exercice antérieure à 1906-107; (*c*) une liste des item inclus (*a*) qui représentent un montant excédant cent dollars, avec le nom du débiteur dans chaque cas, la date et la nature du service. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1909.—Copie du rapport du bureau de conciliation en rapport avec les commis du trafic-marchandises à Halifax et Saint-Jean, N.-B. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Crosby*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

67*d*. Réponse à un ordre de la Chambree des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat faisant connaître les noms des employés de l'Intercolonial destitués ou suspendus au cours de l'année 1908, l'emploi de chacun, la date de la destitution ou de la suspension, et le motif spécial allégué dans chaque cas. Aussi, les noms de ceux d'entre eux qui ont été réinstallés jusqu'à la date du 28 février 1909 et la date de leur réinstallation. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*e*. Copie de l'arrêté du conseil établissant un bureau administratif des chemins de fer du gouvernement,—le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard,—et nommant les membres du dit bureau. Présentée le 26 avril, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimée.*

67*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909—Copie de toutes demandes, correspondance, soit par lettres ou télégrammes, tous plans soumis, soit au ministère des Chemins de fer, soit aux autorités du chemin de fer Intercolonial, et de toutes décisions prises, le tout relatif à l'agrandissement de la gare du chemin de fer Intercolonial, au Cap Saint-Ignace, ou à la construction d'une nouvelle gare. Présentée le 14 mai 1909.—*M. Roy (Montmagny)*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance, tous mémoires, rapports et décisions prises relativement à la construction d'un réservoir d'eau à la gare du chemin de fer Intercolonial au Cap Saint-Ignace, et à l'augmentation du coût à être payé à la compagnie d'aqueduc fournissant l'eau aux engins circulant sur la voie du chemin de fer. Présentée le 14 avril 1909.—*M. Roy (Montmagny)*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*h*. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 18 mars 1909, demandant toute pétition présenté au Gouverneur en conseil, demandant que le chemin de fer Intercolonial soit mis sous le contrôle de la Commission des chemins de fer du Canada, ainsi que toute correspondance à ce sujet. Présentée le 4 mai 1909.—*Hon. sir Mackenzie Bowell.*
Pas imprimée.

67*i*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 20 avril 1909, relatif au chemin de fer Intercolonial. Présentée (au Sénat) le 30 avril 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. ..*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Production de toutes les demandes et soumissions originales en la possession du ministère de l'Intérieur au sujet de la concession forestière n° 1122; les dits papiers ne devant pas faire partie des archives de cette Chambre, mais devant être renvoyés par le greffier au ministère de l'Intérieur après inspection. Présentée le 12 février 1909.—*M. Campbell*.. .. ..*Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quelles terres ont été vendues le long de la route du Grand-Tronc-Pacifique pour des fins de stations, de termini ou d'emplacements de ville, à quel prix elles l'ont été et à quelles personnes ou corporations. Présentée le 12 février 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant, année par année depuis 1881, les dépenses portées au compte du capital sous le chef de "Terres fédérales", et un état semblable de recettes totales provenant de ventes de terres, de terres houillères, d'emplacements de ville, etc., là où le domaine public a été aliéné permanemment. Présentée le 12 février 1909.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

VOLUME 17—*Suite.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître quel montant d'or, d'argent et de cuivre a été monnayé par la branche de la Monnaie Royale en Canada, et de quel montant des dites monnaies n'a-t-on pas disposé depuis le commencement de la frappe jusqu'au 1er janvier 1909; quelle quantité d'argent à l'état brut a été offerte en vente aux autorités de la Monnaie Royale par des mines canadiennes en 1908, et quelle quantité a été acceptée; quelle raison le gouvernement peut-il donner pour ne pas avoir acheté tout l'argent à l'état brut qui lui a été offert; quel est le mode suivi pour décider de qui les achats doivent être faits; combien de mines canadiennes ont vendu de l'argent au gouvernement, quels sont les noms des dites mines et quelle quantité a été achetée de chacune d'elles. Présentée le 12 février 1908.—*M. Armstrong*.. .. ..*Pas imprimée.*

71*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quel état le coût total de l'Hôtel Royal des Monnaies au 31 décembre 1908; quel a été, pour l'année 1908, le montant total des dépenses du dit Hôtel des Monnaies pour (*a*) additions et améliorations, (*b*) entretien, (*c*) salaires, et (*d*) achat de métaux de cuivre, d'argent et d'or, respectivement; quel est le montant des monnaies de cuivre, d'argent et d'or frappées pendant la dite année; quel a été le profit net réalisé sur chaque espèce de monnaie. Présentée le 3 1mars 1909.—*M. Foster*.. ..*Pas imprirmée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat faisant connaître les détails formant le total de $699,235.52, item inscrit sous le titre de revenus divers pour le mois de décembre 1908. Présentée le 12 février 1909.—*M. Ames.* *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat indiquant toutes les livraisons gratuites des malles établies ou autorisées depuis le 30 juin 1908, dans les villes ou villages; toutes celles autorisées ou établies depuis cette date; le nombre de personnes desservies par ce système de livraison gratuite dans la localité ou route pour laquelle il a été institué; le coût dans chaque cas. Présentée le 12 février 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

73*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute la correspondance et de tous les mémoires touchant la livraison de la malle rurale dans la province de l'Alberta. Présentée le 17 mai 1909.—*M. McCarthy.* *Pas imprimée.*

74. Ordres généraux de la milice, émis entre le 28 novembre 1907 et le 31 janvier 1909. Présentés le 15 février 1909, par sir Frederick Borden.. .. ..*Pas imprimés.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître comment a été appliqué le crédit de $35,000, destiné à défrayer le coût du forage pour huile, gaz, charbon, etc., et octroyé le 15 juillet 1908; avec copie de toute correspondance, rapports, télégrammes, mémoires, etc., se rapportant à ce sujet; plus la mention du district dans lequel les puits ont été forés; le coût et l'état actuel de chaque puits; et copie de tous les contrats et soumissions. Présentée le 15 février 1909. —*M. Armstrong*.. .. ..*Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat faisant connaître (1) le nombre d'accidents survenus aux traverses à niveau de voies ferrées en Canada, durant la période de cinq années antérieures au 31 mars 1908; (2) les dates de ces accidents et les endroits où ils sont arrivés; (3) la cause présumée de l'accident en chaque cas; (4) le nombre de personnes tuées en chaque cas: (5) le nombre de personnes blessées et la nature des blessures, en chaque cas; (6) une déclaration, en chaque cas, faisant connaître si la traverse était suffisamment protégée ou non; et, dans

VOLUME 17—*Suite.*

le cas où telle protection existait, quelle en était la nature. Présentée le 16 février 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

76*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat faisant connaître en combien de cas, depuis que la Commission des chemins de fer a été constituée, elle a ordonné que l'on prît des moyens de protection aux traverses des voies ferrées sur les grands chemin: (*a*) en séparant la route et la voie ferrée; (*b*) par des barrières; (*c*) par d'autres moyens, et quelle méthode a été adoptée dans ces cas; quel décret a été rendu quant à la dépense de l'ouvrage ou du service en chaque cas; sur quels points une séparation de la route et de la voie ferrée a été ordonnée, et à quel coût fixe ou estimatif en chaque cas; en combien d'instances et quelles instances, les demandes ont été refusées. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Lnnox*.. ..*Pas Imprimée.*

76*b*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 25 février 1909, demandant copie de toutes demandes faites à la Commission des chemins de fer par le ministre des Chemins de fer en vertu de l'article 28 de la Loi des chemins de fer; aussi, copie de tous arrêtés du conseil rendus pendant les derniers douze mois, concernant les traverses à niveau des routes publiques par les chemins de fer, les dates de ces demandes ou des arrêtés en conseil. Présentée le 19 mars 1909.—*Hon. M. Ferguson*.. .. ..*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant toutes les importantions en Canada de barres et lingots d'acier, de fer et d'acier laminés, de rails d'acier et d'acier pour constructions (par mois) depuis le 31 mars 1908 jusqu'au 31 janvier 1909, et faisant connaître: (*a*) la quantité importée; (*b*) le pays d'importation; (*c*) le port d'entrée; (*d*) la valeur des importations, et (*e*) le montant des droits acquittés. Présentée le 18 février 1909.—*M. Boyce*..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître les saisies opérées par le ministère du Revenu de l'Intérieur, durant le cours des cinq dernières années, 1904 à 1908, comme suit: nombre de saisies; dates des saisies; par qui exécutées; ce qui a été saisi; la somme réalisée à la vente qui a suivi la saisie; si la vente a été faite à l'enchère publique ou de gré à gré. Présentée le 18 février 1909.—*M. Barr*.. .. ..*Pas imprimée.*

78*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat faisant connaître les saisies opérées par le ministère des Douanes durant le cours des cinq années de la période 1904-1908, savoir: le nombre de saisies, la date des saisies; qui a opéré les saisies; les matières saisies; chez qui la saisie a été opérée; la somme réalisée par la vente des matières saisies; si les effets saisis ont été vendus à l'enchère publique ou de gré à gré. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Barr*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

79. Relevé des remises d'intérêt faites en vertu du paragraphe 2 de l'article 88 de la Loi des sauvages, chapitre 81 des Statuts Revisés du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 18 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1909.—Etat faisant connaître combien de commis sessionnels et combien de messagers sessionnels ont été nommés à la Chambre des communes depuis 1880; quels sont leurs noms et quelle est la date de leurs nominations; s'ils ont été nommés par la Commission de l'économie interne ou autrement; combien de commis sessionnels et combien de messagers sessionnels ont été destitués à la Chambre des communes depuis 1880; quels sont leurs noms et quelle est la date de leur destination; s'ils ont été destitués par la Commission de l'économie interne ou autrement. Présentée le 19 février 1909.—*M. Paquet.*
Pas imprimée.

VOLUME 17—*Suite.*

81. Copie d'un décret du conseil, du 15 février 1909, touchant le deuxième rapport conjoint de la Commission chargée de déterminer le méridien du 141e degré de longitude ouest (frontière de l'Alaska), et nommée en vertu du premier article de la convention entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, signée à Washington le 21 avril 1906;—aussi copie du dit rapport. Présentée le 22 février 1909, par l'hon. F. Oliver..*Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1909.—Etat faisant connaître quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour empêcher l'introduction des aphtes contagieuses des Etats-Unis en Canada; quels employés officiels ont été spécialement nommés à cette fin, à quelles dates, quelle est la durée de leur service et quel est le montant payé à chacun à titre de salaire ou de dépense; si tout danger de contagion est passé, et si l'embargo sur les animaux vivants venant des Etats-Unis a été levé. Présentée le 22 février 1909.—*M. Sharpe (Ontario).Pas imprimée.*

82*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître quels états des Etats-Unis ont été mis en quarantaine, en vertu d'un décret du conseil, à raison des aphtes contagieuses qui existent dans ces états; combien d'inspecteurs ont été nommés par le gouvernement pour empêcher l'importation des bestiaux de ces états en Canada; à quels points sont stationnés ces inspecteurs; quels émoluments reçoivent ces inspecteurs. Présentée le 22 février 1909.—*M. Chisholm (Huron)*.. .. ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat indiquant les quantités de poisson blanc, de doré et d'esturgeon prises, respectivement, en été et en hiver, et leur valeur, qui ont été exportées de ports du Manitoba aux Etats-Unis pendant les années de novembre 1893 à novembre 1908. Présentée le 23 février 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Relevé détaillé de tous deniers reçus par le gouvernement fédéral pour la vente de terres, forêts, mines, pêcheries et autres ressources naturelles dans la province d'Alberta le dernier exercice. Présentée le 23 février 1909.—*M. MacCarthy*... .. ..*Pas imprimée.*

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat indiquant de quelles personnes ont été achetées les machines à travailler le bois destinées aux ateliers de l'Intercolonial, à Moncton, ou ailleurs, depuis le 1er janvier 1908; le nombre acheté de chaque personne; le prix; de quelles personnes ont été achetées les machines à travailler le fer destinées aux ateliers de l'Intercolonial, à Moncton ou ailleurs, depuis le 1er janvier 1908, et le nombre acheté de chaque personne; le prix; les dates (*a*) de l'achat, et (*b*) de la livraison. Présentée le 23 février 1909.—*M. Clare.* *Pas imprimée.*

85*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat faisant connaître si on a réglé ou payé, entre 1er juin et le 31 décembre 1908, les réclamations faites par quelque personne, ou des personnes, dans la Nouvelle-Ecosse, contre le gouvernement à la suite de dommages personnels ou de pertes d'animaux, ou de dommages à la propriété, causé par le chemin de fer Intercolonial; les noms et les adresses des réclamants; la nature de leurs réclamations, et celle du règlement de telles réclamations; et la date du règlement en chaque cas. Présentée le 26 mars 1909. —*M. Rhodes*.. .. ..*Pas imprimée.*

86. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909—Copie de tous décrets du conseil, règlements, rapports, correspondance, documents et papiers se rapportant au divers traités du 11 avril 1908 entre Sa Majesté et les Etats-Unis

VOLUME 17—*Suite.*

d'Amérique, ou à toute action, procédure, nomination, rapport ou autre matière prise ou faite ou entreprise en vertu des dits traités ou d'aucuns d'eux ou conformément à ces traités. Présentée le 25 février 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1909.—Copie d'un rapport de Thomas Costello, officier spécial douanier, sur la question de l'industrie des lainages dans la Grande-Bretagne. Présentée le 26 février 1909.—*M. Paterson.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

88. Copie de la convention spéciale pour la soumission à des arbitres des question relatives aux pêcheries sur la côte nord de l'Atlantique, en vertu du traité général d'arbitrage conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne le 4 avril 1908. Présentée le 26 janvier 1909, par l'hon. A. B. Aylesworth.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Etat indiquant combien de têtes de bétail se trouvent actuellement dans les diverses fermes expérimentales, et quelles sont les diverses espèces d'animaux; quelle est la valeur estimative de chaque espèce; à quoi servent ces animaux; combien d'acres chaque ferme comprend; combien d'acres sont en culture sur chaque ferme. Présentée le 26 février 1909.—*M. Staples*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Déclaration de principes-conférence pour la conservation des richesses naturelles de l'Amérique du Nord. Présentée le 26 février 1909, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

91. Etat des assurances payées sur la route du Saint-Laurent pour les marchandises, les provisions et les grains, de 1900 à 1907, tous deux inclus. Présenté (au Sénat) le 28 janvier 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. .. ..*Pas imprimé.*

92. Etat des affaires de la compagnie de prêt et de placement Britannique-Canadienne (à responsabilité limitée), pour l'année terminée le 31 décembre 1908. Aussi, une liste des actionnaires, pendant la même année, en conformité de la Loi des compagnies de prêt. Présenté (au Sénat) le 25 février 1909, par l'hon. Président.. .. ..*Pas imprimé.*

93. Copie du rapport sur les progrès faits dans les études du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, du 1er février 1909. Présentée le 4 mars 1909.—*Hon. G. P. Graham.*
Pas imprimée.

93*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître toutes les explorations faites jusqu'à ce jour en rapport avec le chemin de fer de la Baie-d'Hudson projeté. Présentée le 8 mars 1909.—*M. Meighen.*
Pas imprimée.

94. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Copie de toute correspondance et de tous papiers et rapports d'ingénieurs ou autres concernant l'autorisation et la construction d'un canal entre le lac Simcoe et Newmarket, y compris tous contrats passés, le montant d'argent payé jusqu'à présent, et le coût estimatif des travaux lorsque terminés, ainsi que les plans donnant la dimension du canal, et les raisons commerciales à l'appui de la construction de ces travaux. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

94*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat donnant les noms de ceux qui ont été chargés d'évaluer les terres pour le droit de passage relativement au canal, depuis la rivière Holland jusqu'à Newmarket, et indiquant s'ils avaient à remplir d'autres fonctions que celle de l'évaluation des terres; la rémunération accordée à chacun de ces évaluateurs; pendant combien de

VOLUME 17—*Suite.*

temps ils ont été employés, et à quelles conditions; quelles propriétés ils ont évaluées; quelle a été l'évaluation en chaque cas; quelle était la superficie de chaque propriété; en combien de cas cette évaluation a été acceptée par les propriétaires, avec mention des noms de ces derniers; en combien de cas, cette évaluation a été rejetée définitivement par les propriétaires, avec mention des noms de ces derniers: en combien de cas on a procédé par voie d'expropriation, et quel a été l'écart de chiffre comparé avec ceux des évaluateurs. Aussi, indiquant si on a acquis le titre de toutes les propriétés. Présentée le 31 mars 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat donnant toutes les listes d'électeurs telles que préparées par les énumérateurs et complétées par les sous-officiers-rapporteurs des différentes subdivisions de votation dans le district électoral de Calgary, dans la province d'Alberta, et qui ont servi à la dernière élection générale pour la Chambre des communes. Présentée le 4 mars 1909.—*M. McCarthy*.. .. ..*Ps imprimée.*

95*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître les noms du sous-officiers-rapporteur, du greffier du scrutin, du scrutateur ou agent, ou de toute autre personne qui a rempli, respectivement, l'une de ces fonctions, dans les différents bureaux de votation dans le district électoral de Calgary lors de la dernière élection générale pour la Chambre des communes. Présentée le 4 mars 1909.—*M. McCarthy*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1909.—Etat faisant connaître, en ce qui regarde l'élection à la Chambre des communes qui a eu lieu dans le comté de Montcalm, le 26 octobre 1908, et pour chaque bureau de votation: (*a*) le nombre total de votes donnés en faveur de chaque candidat; (*b*) le nombre total de bons bulletins; (*c*) le nombre de bulletins rejetés; (*d*) le nombre de bulletins gâtés; (*e*) le nombre de votants inscrits sur les listes; (*f*) le nombre de bulletins entre les mains du sous-officier-rapporteur à l'heure voulue pour le commencement de la votation; (*g*) le nombre de bulletins non utilisés, restés entre les mains du sous-officier-rapporteur à la clôture de la votation; (*h*) le nom et l'adresse de l'officier-rapporteur, des sous-officiers-rapporteurs et des greffiers du scrutin; (*i*) copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un de ses fonctionnaires, et l'officier-rapporteur, ou l'un quelconque des sous-officiers-rapporteurs ou greffiers du scrutin, ou un candidat, en rapport avec cette élection. Présentée le 22 mars 1909.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

95*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toutes listes de votants telles que préparées par les énumérateurs, et complétées par les sous-officiers-rapporteurs pour les différents arrondissements de votation dans le district électoral de Qu'Appelle, et qui ont servi à la dernière élection générale pour les Communes; aussi, état faisant connaître les limites des dits arrondissements de votation, ainsi que les noms des énumérateurs, sous-officiers-rapporteurs, greffier du scrutin, et agents des candidats qui ont agi dans chaque bureau de votation. Présentée le 22 mars 1909.—*M. Lake*.. .. ..*Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 février 1909.—Copie du rapport de Charles Olin au ministère de l'Intérieur, relativement à son voyage en Suède, pour le compte de ce ministère en 1907-1908; aussi, copie de toute la correspondance concernant le choix que l'on a fait de lui pour le dit voyage, ou qui se rapporte au dit voyage en quelque manière que ce soit. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Goodeve*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de toutes demandes reçues pour le transfert de lots de villas dans la section 14, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, et de toute correspondance à ce sujet depuis le 10 juin 1908. Présentée le 4 mars 1909.—*M. McCarthy*.. .. ..*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître quel a été, en moyenne le nombre d'hommes employés, en quelque manière que ce soit, pour le service, le maintient et les réparations du canal de Carillon et Grenville, durant chacun des mois suivants; juillet et août 1906 et 1908; septembre et octobre 1907 et 1908; quel est le total de la somme déboursée pour gages et salaires, ainsi que la dépense totale de quelque nature que ce soit, relativement au dit canal, durant chacun de ces mois. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Perley.*
Pas imprimée.

99. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie des décrets du conseil, correspondance, lettres, dépêches, mémoires, communications, entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien touchant l'organisation d'un état-major impérial. Présentée le 5 mars 1909.—*M. Talbot.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

100. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Copie de toute la correspondance échangée entre le département de l'arpenteur général ou le département des Affaires des sauvages et feu l'arpenteur fédéral Vaughn, contenant les instructions concernant l'arpentage de la paroisse de Saint-Pierre, de Saint-Clément et de la réserve des sauvages de Saint-Pierre, ainsi que la correspondance de M. Vaughn, etc.; copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de l'Intérieur et M. H. M. Howell, commissaire chargé de s'enquérir des réclamations des sauvages sur la dite réserve; copie du rapport de M. Rothwell, greffier en loi du ministère de l'Intérieur sur les réclamations concernant les terres de la réserve Saint-Pierre; copie détaillée du compte de Fred. Head pour services rendus pendant l'enquête, et copie des instructions qui lui ont été données par le ministère de l'Intérieur et des Affaires des sauvages. Présentée le 5 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

100*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie du traité négocié entre les sauvages de la réserve Saint-Pierre et le gouvernement; et de toute la correspondance, les papiers, les instructions et les documents qui se rapportent à ce traité. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

100*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître le nombre et les noms de toutes les personnes qui avaient droit de recevoir et qui ont reçu des lettres patentes en vertu du traité négocié par M. H. M. Howell pour la rétrocession de la réserve de Saint-Pierre, dans le Manitoba. Présentée le 12 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

100*c*. Réponse supplémentaire au n° 100. Présentée le 5 avril 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

100*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toutes lettres, papiers et correspondance concernant le compte de H. M. Howell, au sujet de l'abandon de la réserve Saint-Pierre, et aussi, relevé détaillé de ce compte. Présentée le 27 avril 1909.—*M. Smythe*.. .. ..*Pas imprimée.*

100*e*. Réponse supplémentaire au n° 100. Présentée le 19 mai 1909... .. .. ..*Pas imprimée.*

101. Convention complémentaire, concernant les relations commerciales entre la France et le Canada conclue à Paris le 23 janvier 1909, entre Sa Majesté et le Président de la

VOLUME 17—*Suite.*

République française. Présentée le 8 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

102. Correspondance concernant la convention complémentaire de commerce entre le Canada et la France. Présentée le 19 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

103. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie de toute preuve et de tous rapports, correspondance, et communications écrites échangées entre le département ou ses fonctionnaires ou agents et le gouvernement du Manitoba ou le procureur général ou autres fonctionnaires ou agents de cette province au sujet de la qualité d'huile de charbon vendue dans le Manitoba et des accidents qui y ont été causés par l'huile de charbon vendue dans le Manitoba et des accidents tachent aux enquêtes faites récemment sur les causes des dits accidents. Présentée le 8 mars 1909.—*M. Schaffner*.. .. ..*Pas imprimée.*

104. Copie des câblegrammes échangés entre Son Excellence le Gouverneur général et l'honorable secrétaire d'Etat pour les colonies au sujet du traité relatif à la délimitation des eaux internationales. Présentée le 8 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimée.

104a. Traité international relatif aux eaux limitrophes, signé à Washington le 11 janvier 1909; (2) annexe par le Sénat des Etats-Unis. Présenté le 15 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.. .. ..*Pas imprimé.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant le nombre et le montant des emprunts temporaires faits par le gouvernement depuis le 1er juillet 1896, la banque ou corporation qui a fait le prêt les conditions et le coût de chaque emprunt. Présentée le 9 mars 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

105*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant le montant et les conditions de chaque emprunt permanent fait par le gouvernement depuis le 1er juillet 1896, la banque ou la corporation qui a servi d'intermédiaire; le coût de chacun pour (*a*) courtage et commission; (*b*) timbres; (*c*) services légaux ou autres, et (*d*) escomptes, le résultat net de chaque emprunt et le percentage d'intérêt sur chacun. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

105*b*. Réponse supplémentaire au n° 105*a*. Présentée le 31 mars 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

105*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Etat faisant connaître quelles dépenses ont été encourues à titre de (*a*) commissions de banque; (*b*) agence financière; (*c*) courtage, et (*d*) annonces par le gouvernement au sujet de chacun des emprunts suivants, et à qui ces différentes sommes ont été payées, savoir:

	£	s.	d.
1874—Emprunt prolongé jusqu'en 1911, 4 p. 100..	1,753,830	4	10
1875-8—Emprunt garanti pour travaux publics, 4 p. 100..	3,200,000	0	0
1884—Emprunt, 3½ p. 100..	5,000,000	0	0
1885—Emprunt canadien, réduit, 4 p. 100..	6,443,136	2	9
1888—Emprunt C.C.P., garanti des terres, 3½ p. 100..	3,093,700	0	0
1908-12—Emprunt, 4 p. 100..	1,379,600	0	0
1908—Emission de février, 3½ p. 100..	3,000,000	0	0
1908—Emprunt, 3¾ p. 100..	5,000,000	0	0
1908—Emission d'octobre, 3½ p. 100..	5,000,000	0	0
1909—Emprunt, 3¾ p. 100..	6,000,000	0	0

VOLUME 17—*Suite.*

Payable en Canada—

1883—Emprunt réduit, port à 3½ p. 100.. .. .. $1,425,800 00

Fonds fédéral—

A, réduit en 1897, 3½ p. 100.. .. .. 58,899 00

B, réduit en 1897, 3½ p. 100.. .. .. 325,900 00

C, réduit en 1897, 3½ p. 100.. .. .. 49,066 34

E, prolongé, de 10 ans, à compter du 1er juillet 1906, 3¾ p. 100. 2,500,000 00

Fonds fédéral, émission de 1891, 3½ p. 100.. .. .. 404,200 00

3. $5,000,000, un mois, banque de Montréal, Ottawa, 2 mars 1909; 4 p. 100. Présentée le 6 avril 1909.—*M. Sharpe (Ontario).. .. ..Pas imprimée.*

105*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat faisant connaître, relativement au fonds d'amortissement en rapport avec chaque emprunt non soldé, formant, à la date du 31 mars 1908, partie de la dette publique consolidée: (*a*) durée de l'emprunt; (*b*) pourcentage de l'amortissement; (*c*) la somme mise de côté chaque année (y compris les intérêts placés de nouveau); (*d*) la somme totale au crédit du fonds d'amortissement de cet emprunt particulier, au 31 mars 1908; (*e*) la somme totale que l'on peut espérer être inscrite au crédit du fonds d'amortissement à la date de l'échéance de l'emprunt (et si le fonds d'amortissement doit se prolonger jusqu'à l'échéance finale; (*f*) le percentage proportionnel entre le fonds d'amortissement servi, et ses accroîts, et le chiffre nominal de l'emprunt à la date de l'échéance. Présentée le 6 avril 1909.—*M. Ames.. .. ..Pas imprimée.*

105*e*. Réponse supplémentaire au n° 105*c*. Présentée le 19 avril 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

105*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de tous les décrets du conseil, correspondance et documents, y compris les prospectus, au sujet des emprunts négociés par le ministre des Finances du 1er janvier 1907 jusqu'à ce jour. Présentée le 19 avril 1909.—*M. Foster.. .. .. Pas imprimée.*

105*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant en détail les obligations casuelles ou nominales du gouvernement du Canada au 1er janvier 1909, c'est-à-dire relevé de tous montants qui pourraient être exigibles, tel que subventions de chemins de fer à échoir, emprunts garantis par le gouvernement, déficits dont le paiement pourrait être demandée. etc. Présentée le 1 9avril 1909.—*M. Ames.. .. ..Pas imprimée.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Etat faisant connaître quelle est la superficie approximative des terres houillères et boisées, respectivement, dans chacune des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta: (*a*) possédées par des particuliers ou par des compagnies, et louées par le gouvernement à des particuliers ou à des compagnies; quelle est dans chaque province l'étendue approximative des terres sur lesquelles se font des opérations minières ou forestières; quel est le montant approximatif des recettes perçues par le gouvernement entre le 1er janvier 1906 et le 31 décembre 1908 à compte: (*a*) de paiements pour terres houillères; (*b*) droits régaliens sur le charbon; (*c*) boni et loyers de terres boisées; (*d*) droits de coupe; (*e*) terres à foin; (*f*) pâturages; (*g*) superficie d'irrigation dans chacune des dites provinces. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Lake.. .. ..Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Etat faisant connaître de combien d'acres on a actuellement disposé dans le Manitoba, la sées, respectivement, dans chacune des provinces de la Saskatchewan et d'Alberta: et préemptions; concessions aux chemins de fer; terres de la Baie-d'Hudson; concessions à d'autres corporations ou personnes; terres de rebut. de marécages ou de montagnes,

VOLUME 17—*Suite.*

impropres à la culture; superficies couvertes par les lacs, y compris les lacs Winnipeg, Winnipegosis, Manitoba, Big-Quill, Little-Quill, Birch ou Beaver; quelle est, en milles carrés, la superficie de chacune des provinces plus haut mentionnées. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Hughes*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes demandes, annonces, soumissions, baux, correspondance et papiers de toute nature concernant les concessions forestières numéros 1316, 1317, 1318, 1330 à 1336 inclusivement, et 1360 à 1365 inclusivement. Présentée le 30 mars 1909.—*M. Bradbury.*
Pas imprimée.

106*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute correspondance, communications écrites et documents adressés au ministre de l'Intérieur ou à quelque officier du ministère et des réponses faites par le ministre ou par quelque officier du ministère depuis le 1er janvier 1905, concernant le transfert de certaines terres marécageuses dans l'Etang-des-Grandes-Herbes, dans la province du Manitoba, à Sa Majesté le Roi Edouard VII pour les fins de la dite province. Présentée le 30 mars 1909.—*M. Molloy*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*d*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître, quant aux permis accordés, depuis le 30 juin 1896, pour coupe de bois sur les terres fédérales dans la Colombie-Britannique, les noms et adresses des concessionnaires, la date, la durée et la superficie de chaque permis, et les bonis reçus. Présentée le 5 avril 1909.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance, rapports, papiers et communications dans le bureau des terres fédérales à Prince-Albert et dans le ministère de l'Intérieur, à Ottawa, concernant la demande de lettres patentes pour le ¼ N.-E., section 10, township 47, rang 1, à l'ouest du 3e méridien, faite par A. A. Strachan, et aussi concernant l'accomplissement des prescriptions relatives aux homesteads par le dit Strachan. Présentée le 16 avril 1909. —*M. Lake*.. .. ..*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître le montant total reçu par le *Free Press* de Winnipeg, de tous les départements du gouvernement, du 1er juillet 1896 au 1er janvier 1909, et le montant reçu chaque année. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Herron*.. .. ..*Pas imprimée.*

107*a*. Réponse supplémentaire au n° 107. Présentée le 26 mars 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 janvier 1909.—Relevé approximatif du montant total de l'argent déposé au crédit du gouvernement, au dernier jour de chaque mois durant la période comprise entre le 1er avril 1907 et le 31 décembre 1908. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat complétant jusqu'à date l'énoncé qui se trouve à la page 15 du discours du budget de 1898. Présentée le 11 mars 1909 —*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant en détail les obligations casuelles ou nominales du gouvernement du Canada au 1er janvier 1909,—c'est-à-dire, relevé de tous montants qui pourraient être exigibles, tel que subventions de chemins de fer à échoir, emprunts garantis par le gouvernement, déficits dont le paiement pourrait être demandé, etc. Présentée le 11 mars 1909.—M. Ames.. .. ..*Pas imprirmée.*

VOLUME 17—*Suite.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Justice et les officiers du pénitencier de New-Westminster ou autres personnes quelconques, au sujet de la visite ou des visites projetées d'agents de police secrète à Bill Miner durant son incarcération dans le dit pénitencier; aussi, copie du rapport de l'inspecteur des pénitenciers après son enquête sur les circonstances se rapportant à l'évasion de Miner, et de la preuve sur laquelle ce rapport est basé; aussi, copie des télégrammes expédiés du dit pénitencier au ministère de la Justice ou à ses officiers concernant l'évasion de Miner, et et copie de ces télégrammes tels que reçus, et les télégrammes expédiés et reçus en réponse dans les deux semaines qui ont suivi cette évasion. Présentée le 12 mars 1909. —*M. Taylor (New-Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître si le gouvernement a indemnisé quelques propriétaires à la suite de dommages causés par la retenue des eaux dans la rivière Otonabee, entre Hastings et Peterborough; et qui sont ceux qui ont été indemnisés, et quelles sommes leur ont été payées. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Sexsmith*.. .. ..*Pas imprimée.*

111*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître si le gouvernement a indemnisé quelques propriétaires voisins du lac Stoney à cause de dommages causés par l'exhaussement du niveau de l'eau, et qui a été indemnisé, et quelles sommes ont été payées. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Sexsmith*.. .. ..*Pas imprimée.*

111*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat indiquant quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour abaisser le niveau des eaux des lacs Simcoe et Couchiching; quels montants ont été dépensés à cette fin, quelles sont les dates des déboursés et quelles personnes surveillent ces travaux; si le gouvernement a l'intention de prendre de nouvelles mesures pour abaisser le niveau des eaux des dits lacs afin de rendre à la culture les milliers d'acres de terres cultivables qui sont submergées. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Sharpe (Ontario).*
Pas imprimée.

112. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Production des soumissions originales reçues en réponse aux annonces demandant des soumissions pour l'érection de l'édifice, au collège militaire Royal de Kingston, destiné à l'installation d'écuries attachées aux casernes. Aussi, copie des annonces et des journaux dans lesquels elles ont été publiées,—les dits papiers ne devant pas faire partie des archives de cette Chambre, mais devant être renvoyés par le greffier au ministère des Travaux publics après examen. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Edwards.*
Pas imprimée.

112*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Production des soumissions originales reçues en réponse aux annonces demandant des soumissions pour l'érection de l'hôpital vétérinaire à Kingston. Aussi, copie des annonces et des journaux dans lesquels elles ont été publiées,—les dits papiers ne devant pas faire partie des archives de cette Chambre, mais devant êttre renvoyés par le greffier au ministère des Travaux publics après examen. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et communications se rapportant à la plainte et à la sentence contre F. Macdonald Jacobs, de la réserve de Coughnawaga, et de l'amende à lui imposée, à la suite de la coupe de bois de chauffage sur le territoire

VOLUME 17—*Suite.*

occupé par lui sur la réserve,—et à la remise des droits ou de l'amende. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Boyce*.. .. ..*Pas imprimée.*

114. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance, lettres, dépêches, mémoires, etc., échangés entre le gouvernement impérial ou quelqu'un de ces membres et le Gouverneur général, le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres, touchant ou concernant la question de la contribution du Canada au soutien de la flotte anglaise, ou de l'achat de navires par ce pays ou de l'aide à donner à la mère-patrie pour lui permettre de conserver la maîtrise des mers. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Worthington*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie de tous rapports, mémoires, documents et correspondance en la possession du gouvernement au sujet de la mise à la retraite ou de mesures à prendre pour la mise à la retraite des officiers et des équipages des steamers d'hiver ou steamers brise-glace possédés par le gouvernement ou à son service. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Warburton*.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance entre J. H. Davis et le ministère de la Marine et des Pêcheries *re* Pêcheries du Manitoba et celui de la Marine et des Pêcheries; aussi copie de toutes pétitions et correspondance échangées entre l'Union des pêcheurs de Gimli, Manitoba, et le dit ministère. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Bradbury.*
Pas imprimée.

116*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance ou pétitions reçues de F. W. Colcleuch, alors qu'il était inspecteur des pêcheries pour la Manitoba, concernant les opérations de compagnies commerciales et autres. Présentée le 29 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

117. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de tous rapports, correspondance, états, reçus, pièces justificatives et documents de toute espèce concernant l'octroi et le paiement de la subvention de chemin de fer autorisée par le paragraphe 16, article 1, chapitre 40, 6-7 Edouard VII. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

118. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Copie de toute correspondance, documents et papiers concernant la construction réelle ou projetée d'une ligne ferrée depuis un point à ou près Caledonia jusqu'à Liverpool, n'excédant pas 29 milles, tel que mentionné dans les Statuts de 1903, chapitre 57, article 23 (*d*), et de tous décrets du conseil, rapports, contrats, arrangements et autres papiers se rapportant à cette affaire. Présentée le 18 mars 1909.—*M. Borden (Halifax).*
Pas imprimée.

119. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 mars 1909.—Etat des importations d'oxyde d'aluminium pour les années 1903, 1904, 1905, 1906, 1907 et 1908, avec la valeur de ces importations; aussi, un état indiquant les exportations d'aluminium, pour les mêmes années, avec leur valeur. Présentée le 10 mars 1909.—*Hon. M. Domville.Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître le nombre de demandes faites aux Commissaires des chemins de fer aux fins d'obtenir le privilège de faire traverser les voies ferrées par des fils de téléphones et de télégraphes et par des conduites d'eau pendant la période comprise entre le 1er février 1904 et le 1er janvier 1908; le nombre total de demandes accordées pendant la dite période; le nombre total de demandes refusées; la date de chaque demande;

VOLUME 17—*Suite.*

la date à laquelle chaque demande a été accordée; le temps qui s'est écoulé entre la date de la demande et son approbation; et le temps qui doit s'écouler avant que les commissaires puissent donner leur décision. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Barr.*
Pas imprimée.

121. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître les différents détails compris dans la somme de $10,646.93 inscrite comme revenu provenant du pénitencier de Kingston, non compris la vente de ficelle d'engerbage, à la page L—36 du rapport de l'Auditeur général, avec mention de la proportion de tel revenu provenant des ventes faites aux fonctionnaires du pénitencier, des noms de tels fonctionnaires et des quantités et de la nature des articles achetés par eux. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Barnard*.. .. ..*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Copie de tous papiers et correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique au sujet de la réduction des réserves sauvages dans cette province, proportionnément à la décroissance de la population sauvage tel que prescrit par décret du conseil. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Barnard*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance, rapports et papiers de toute nature se rapportant à la demande de Francis Percival Aylwin, d'Ottawa, pour une certaine étendue de terrain dans la province d'Alberta pour fins d'irrigation ou touchant l'octroi de sa demande. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Magrath*.. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître les montants déposés dans le département d'épargne du gouvernement les 1er octobre 1889, 1896, 1897 et 1898, respectivement; le nombre de fonctionnaires employés à l'administration de ces fonds en 1888, 1890, 1898, 1900 et 1908; et le coût de l'administration de ces fonds au cours des années 1888, 1890, 1898, 1900 et 1908. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. ..*Pas imprimée.*

124*a*. Réponse supplémentaire au n° 124. Présentée le 5 avril 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quelles opérations (y compris les dépenses) ont été faites l'an dernier en vertu des permis de pêche accordés (*a*) à F. H. Markey, de Montréal, pour le Grand Lac de l'Esclave, la rivière Nelson et autres rivières; (*b*) à J. K. McKenzie, de Selkirk, pour le Petit Lac de l'Esclave et le lac Athabaska; (c) à Archie McNee, pour certaines parties de la Baie de James; (*d*) à Coffey et Merritt, pour le lac des Cèdres; (*e*) à la *Capital City Packing Co., Ltd.*, et (*f*) à la *Wm. Hickey Co., Ltd.* Présentée le 24 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat donnant les noms et le lieu d'enregistrement des divers navires de pêche américains saisis par les croiseurs canadiens pour pêche illégale dans les eaux du Canada depuis 1900, les noms des cours devant lesquelles ont été instituées des poursuites pour amendes ou confiscations, la manière dont les mandats ont été servis aux dits navires de pêche étrangers et devant quels tribunaux les causes ont été instruites. Aussi, état indiquant les amendes imposées ou les produits réalisés par la vente et la manière dont on a disposé des amendes ou du produit dans la cause du Roi *vs* navire de pêche américain. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Macdonell*.. .. ..*Pas imprimée.*

127. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Copies de tous les décrets du conseil, rapports, correspondance, titres, actes de vente, règle-

VOLUME 17—*Suite.*

ments, conditions et autres documents se rapportant à: (*a*) la cession ou la vente à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada d'une partie du parc de la Côte du Major, ainsi dénommé, pour l'emplacement d'un hôtel, ou se rapportant à l'usage ou les fins pour lesquels la dite cession a été faite ou proposée; (*b*) la cession ou la vente à la dite compagnie, ou à la *Ottawa Railway Terminals Company,* ou à quelque personne ou corporation, de tout terrain dans ou près la cité d'Ottawa pour les fins de la construction d'une gare à Ottawa, ou au sujet de telle gare, ou pour d'autres fins de voeis ferrées. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Borden (Halifax)..Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître combien de bureaux de poste ont été transférés dans la province du Manitoba depuis le 1er novembre 1908; quels étaient les précédents maîtres de poste, et quels sont les présents titulaires, et les noms des bureaux de poste; pour quelles raisons les transferts ont été faits. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Roche.. .. ..Pas imprimée.*

128*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes demandes, correspondance, rapports, documents et papiers concernant l'établissement et l'usage d'un bureau de poste à Hand-Hills, Alberta. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Magrath.. .. .. .

VOLUME 17—*Suite.*

Edouard Bélanger et Cie, Marier et Tremblay, Terreau et Racine, *Rock City Tobacco Company*, J. M. Martineau, Geo. Marchand, Jean Drolet, Elie Amyot, Charles A. Parent, A. N. Melvin, W. G. Robertson, *Wm. Robertson & Co., Howell & Co., St. John Iron Works*, Charles McDonald, John A. Moore, Wm. J. Vroom, John A. McAvity, *McAvity Bros.*, George McAvity, Patrick J. Mooney, *Polson Bros.* ou *Polson Iron Works, Merwin & Co., F. L. Brooks & Co.*, F. S. Brooks, *Safety Company, Submarine Company*, Wm. J. Allen, M. Willard. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Sharpe (Ontario).*
Pas imprimée.

131. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat indiquant, en ce qui concerne chaque établissement pour la réduction du chien de mer construit par ou pour le gouvernement ou maintenu en tout ou en partie par le gouvernement: (*a*) le coût de la construction; (*b*) le coût de l'entretien, (*c*) le site; (*d*) la quantité de chien de mer réduite dans ces établissements chaque année; (*e*) le montant réalisé chaque année par la vente ou autre disposition des produits. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître la somme payée par le gouvernement, en y comprenant toutes les divisions du service, depuis le 1er janvier 1907 jusqu'au 1er janvier 1909, à la compagnie d'imprimerie Logberg, de Winnipeg. Présentée le 26 mars 1909.—*M. Bradbury.*
Pas imprimée.

132*a*. Réponse supplémentaire au n° 132. Présentée le 6 avril 1909.. .. ..*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat indiquant la quantité des différents produits suivants expédiés dans la Grande-Bretagne ou dans d'autres pays, en emmagasinage frigorifique, ou dans des compartiments à air réfrigéré, durant les années 1907 et 1908, savoir: pommes, barils ou autres colis: poires, barils ou autre colis; prunes, barils ou autres colis; tomates, barils ou autre colis; raisins, barils ou autres colis; viandes, fraîches, livres; volailles, poisson, beurre, œufs, fromage; dans quels pays ils ont été expédiés, et en quelle condition ils se trouvaient en arrivant à destination; la méthode frigorifique la plus utilisée sur les vapeurs qui transportent de tels produits. Présentée le 26 mars 1909.—*M. Sproule.*
Pas imprimée.

134. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, télégrammes, documents, rapports et évaluations d'officiers ou d'experts, décrets du conseil, etc., en rapport avec l'achat, le déplacement et la réparation de la drague *Industry*, et de certaines parties d'icelles, y compris le chaland, les chaudières, et autres parties. Présentée le 29 mars 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Copie d'une lettre envoyée à tous les fonctionnaires du ministère des Travaux publics, chargé d'acheter des matériaux et des fournitures, et d'en certifier les comptes, dans les différentes divisions relevant de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef et du surintendant des lignes télégraphiques. Présentée le 31 mars 1909, par l'hon. W. Pugsley.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître si la carabine Ross, marques I et II ou tout autre modèle de carabine Ross ont été employés pour l'escouade canadienne de tir de Bisley, l'an dernier, dans les concours de tir réguliers; si une carabine Ross quelconque a été employée dans les concours de Bisley, réguliers ou non, par quelque membre de l'escouade canadienne ou par quelque tireur prenant part aux concours; le nom du tireur, et s'il était à l'emploi de la compagnie Ross; la nature de cette carabine et quoi elle diffère

VOLUME 17—*Suite.*

des marques I et II quant à la longueur du canon et aux accessoires de précision tels qu'anémomètres, hausses à crans de mire sphériques ou annulaires, niveaux à esprit de vin, etc.; si cette carabine est faite pour le service ou pour le tir à la cible, et si elle sera adoptée par le gouvernement pour la milice; si cette carabine a été fabriquée en entier dans la manufacture Ross à Québec. Présentée le 1er avril 1909.—*M. Worthington*.. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, papiers, rapports, estimations, décrets du conseil, etc., concernant les études et forages, ainsi que les demandes de soumissions pour dragage et creusage dans le port de Saint-Jean et la baie Courtney, ou l'une ou l'autre de ces localité, au cours de l'année 1908. Aussi, copie des annonces, les noms des journaux qui les ont publiés, les soumissions reçues et les dates, les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumissions acceptées, le dépôt demandé et le nom de la banque où ce dépôt a été fait. Présentée le 6 avril 1909.—*M. Daniel*..*Pas imprimée.*

137*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, papiers, décrets du conseil, annonces, soumissions, contrats, etc., etc., en rapport avec le dragage dans le havre de Saint-Jean, N.-B. (mentionnant la superficie draguée) exécuté par Gershen B. Mayes, la *Dominion Dredge Co.*, John Moore ou autres personnes, durant le cours des années 1904, 1905, 1906, 1907 et 1908; la quantité de matières draguées en vertu de chaque contrat; les sommes payées à chaque entrepreneur; la date de chaque paiements et à qui fait. Présentée le 11 mai 1909.—*M. Daniel*.. .. ..*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître: 1. La somme totale dépensée au chef de travaux publics par ce gouvernement dans le comté de Bonaventure avant les élections générales de 1900. 2. La somme totale dépensée par le gouvernement dans ce comté: (*a*)pour travaux publics, et (*b*) pour venir en aide aux chemins de fer et aux autres entreprises depuis la dite élection générale, ainsi que la somme additionnelle estimative requise; (*a*) pour compléter ces travaux publics, et (*b*) pour faire face aux subventions ou octrois à l'effet d'aider les chemins de fer ou autres entreprises. 3. Les divers travaux publics entrepris par le gouvernement dans ce comté entre l'élection générale de 1896 et celle de 1900; les dates auxquelles ces différents travaux ont été entrepris, s'ils ont été adjugés à la suite d'avis public, de soumission, par voie de contrat ou autrement, et les sommes respectives dépensées pour ces travaux avant l'élection de 1900. 4. Lesquels de ces différents travaux ont été complétés, et lesquels d'entre eux n'étaient pas encore terminés à la date de l'élection de 1900. 5. Les sommes respectives dépensées pour terminer ou en vue de terminer ces travaux depuis l'élection de 1900, ainsi que les dates de telles dépenses. 6. Les différents travaux publics entrepris et exécutés par le gouvernement, dans le dit comté, depuis l'élection générale de 1900; les dates auxquelles les dits différents travaux ont été inaugurés ou commencés; les sommes respectives dépensées pour ces travaux, et la somme estimative requise pour compléter ceux de ces travaux qui ne sont pas encore terminés; mentionnant si ces travaux ont été exécutés à la suite de soumissions et par voie de contrat ou autrement. 7. Les sommes octroyées par le gouvernement, à titre de subvention, aux chemins de fer et autres entreprises, dans le dit comté, depuis l'élection générale de 1900; les sommes payées en vertu de ces octrois, et les sommes probables requises pour faire face aux paiements futurs. 8. Les travaux publics commencés et les obligations financières contractées, et les deniers dépensés pour travaux publics dans les limites de la dite division de Bonaventure au cours du mois d'octobre dernier. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Lennox.*

Pas imprimée.

VOLUME 17—*Suite.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître les noms et domiciles de tous les métis vivant dans les Etats-Unis qui ont reçu du scrip depuis janvier 1902, et les noms des personnes auxquelles le dit scrip a été expédié ou livré. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Bradbury..Pas imprimée.*

140. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Copie de toute correspondance et de tous décrets du conseil, papiers et documents concernant le désaveu ou la demande de désaveu d'une loi de la législature de la province d'Ontario, intitulé: *"An Act respecting Cobalt Lake and Kerr Lake"*, chapitre 15 des Statuts de 1907. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Clarke (Essex).. .. .. ..Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Etat faisant connaître le nombre total de milles de chemins de fer dont la construction a été autorisée en vertu de chartes accordées par le Parlement fédéral, durant la période écoulée de 1888 à 1908, inclusivement, non compris les compagnies du Grand-Tronc, du Canadien-Pacifique, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique. Abstraction faite des compagnies ci-dessus nommées, le nombre de milles effectivement construits en vertu des dites chartes. Le nombre de compagnies ainsi incorporées. Combien d'entre elles ont réellement construit une partie quelconque des lignes ainsi autorisées. Le nombre de ces chartes tombées en déchéance. Le nombre de ces compagnies à qui on a accordé un prolongement de délai de construction. Le nombre de celles à qui on a accordé deux prolongements de cette sorte; et le nombre de celles qui ont obtenu trois prolongements de cette nature, ou plus. Présentée le 19 avril 1909.—*M. Middlebro.*

Pas imprimée.

141*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Liste des chartes de chemins de fer accordées depuis le 1er janvier 1900 autres que celles du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique, du Canadian-Northern, et du Pacifique-Canadien, et indiquant celles dont les pouvoirs sont périmés, la longueur de chacune des lignes et embranchements projetés, les dates des chartes et des renouvellements, s'il en est, la longueur totale en milles construite et le capital social autorisé, souscrit et payé. Présentée le 19 avril 1909.—*M. Magrath.*

Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

142. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat indiquant à quel travail le bureau de traduction des Communes est tenu; le nombre des traducteurs permanents employés dans cette branche; la totalité des salaires payés à ces traducteurs; les documents, rapports et autres pièces qui ont été traduits dans ce bureau, dans les dernirs douze mois,—cet état ne devant pas comprendre les pages déjà traduites l'année précédente et, répétées pour les besoins du rapport, ni non plus les tableaux déjà faits et traduits et répétés pour les besoins du rapport, ni non plus les tableaux déjà faits et traduits et répétés de même pour compléter ces rapports et documents qui ont été traduits en dernier lieu; la totalité des pages traduites par les traducteurs permanents; le nombre de personnes en dehors de ce bureau de traduction auxquelles on a également donné du travail de traduction; le coût de ce travail extérieur, et le nombre de pages traduites de ce chef; si la traduction des livres bleus et autres pièces, moins le *Hansard*, est faite dans certains ministères autres que le bureau de traduction des Communes, et quels sont ces ministères. Présenté le 19 avril 1909.—*M. Boyer.. .. ..Pas imprimée.*

143. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 19 avril 1909.—Règlements de la Commission du service civil touchant l'admission et l'avancement dans le service. Présentée le 20 avril 1909, par l'hon C. Murphy.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat indiquant toutes les salles d'armes construites depuis juillet 1896, ainsi que le site, le coût, la superficie, les fonctionnaires attachés à chacune, la dépenses annuelle de chaque salle d'armes répartie sous les chapitres d'entretien, réparations, améliorations, extension et salaires, et le nombre de volontaires faisant actuellement usage des dites salles d'armes et dans quelle mesure, chaque année. Présentée le 20 avril 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

145. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute la correspondance, de tous les rapports, documents, décrets du conseil en la possession du gouvernement se rapportant à l'établissement d'une commission du service d'explorations géodésiques du Canada. Présentée le 20 avril 1909.—*M. Maclean (Lunenburg).. .. ..Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

145*a*. Réponse supplémentaire au n° 145. Présentée le 27 avril 1909.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

145*b*. Deuxième réponse supplémentaire au n° 145. Présentée le 28 avril 1909.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

146. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909—Copie de toute correspondance concernant les améliorations opérées dans la rivière Assiniboine près de Portage-la-Prairie en septembre et octobre 1908, et de tous papiers, pièces justificatives, ordres, résolutions, chèques retournés, etc., se rapportant en quelque manière aux dits travaux et à leur exécution. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Staples.. .. ..Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat faisant connaître les diverses publications statistiques et renseignements spéciaux fournis par les divers départements du gouvernement, le nombre de pages de chacune, le nombre et le coût de chacune pour l'année 1908, le nombre de personnes employées à leur préparation et le salaire de chaque personne ainsi employée; le nombre d'employés spéciaux chargés de travaux de gravures et de vignettes qui ornent ces publications et leurs salaires et dépenses y compris le travail et les appareils; la maison ou compagnie d'imprimerie qui ont imprimé ces publications et le montant payé dans chaque cas pour l'impression et la reliure. L'état ci-dessus ne devant pas inclure les rapports réguliers des départements, mais devant être fait de manière à indiquer le nom de chaque publication statistique ou spéciale, le nombre de chaque publication imprimée et le nombre de pages de chacune, ainsi que le nombre de fonctionnaires employés à la préparation de la publication, le coût total de chacune et le coût total de toutes ces publications pour l'année 1908. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Foster....Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et toute personne ou toutes personnes au sujet de la résiliation du certificat de Thomas Beddington, ou l'enlèvement de son nom de la liste des pilotes licenciés pour le port de Victoria, C.-B. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Barnard.. .. ..Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître si on a renouvelé, sans demande de soumissions, quelques-uns des contrats pour le transport de la malle qui doivent expirer dans le cours du mois d'avril 1909; où sont situés les parcours, le prix du contrat, le nom du courrier et le lieu de sa résidence. Présentée le 27 avril 1909.—*M. Armstrong.. .. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

150. Copie d'une ordonnance concernant l'enquête et la décision relatives aux différends survenus au sujet des terrains miniers du Territoire du Yukon. Présentée (au Sénat) le 5 mai 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. .. ..*Pas imprimée.*

151. Copie d'une ordonnance imposant une taxe sur l'ale, le porter, la bière et le lager importés dans le Territoire du Yukon. Présentée (au Sénat) le 5 mai 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. .. ..*Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 février 1909.—Copie de toute correspondance, comptes, rapports et autres papiers reçus par le ministère des Travaux publics de A. Edgar Hanson, E. T. P. Shewan ou autres personnes ou personnes concernant lexploration du chenal de la rivière St. John, entre Frédéricton et Woodstock, et de toutes lettres, instructions, etc., du ministère adressée à ce sujet aux personnes susmentionnées. Présentée le 7 mai 1909.—*M. Crocket.*
Pas imprimée.

153. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de tout décret du conseil édictant qu'il serait fait des réparations sur différents quais dans le comté de Soulanges. Copie de toute correspondance, rapports, comptes et listes de paie se rapportant à l'évolution de ces travaux, le paiement d'iceux et la liste des noms de tous ceu xqui ont été engagés comme journaliers ou autrement au sujet de ces travaux; copie de toutes lettres, rapports, recommandations qui ont pu être échangés entre le gouvernement et toutes autres personnes relativement au choix des hommes à être engagés à ces travaux et ceux auxquels on devait refuser de l'emploi; copie du rapport des comptes produits par M. Alfred Bissonnette, contremaître au quai Saint-Zotique, et M. Trefflé Poirier, contremaître aux quais du canal et du fleuve Saint-Laurent, dans la paroisse des Cèdres, et de ceux de M. Isaïe Lalonde, fils d'Albert, cultivateur de Saint-Zotique; copie des comptes de fourniture de bois, fer, ciment, sable et pierre employés à la construction de ces dits quais, et aussi l'état des matériaux achetés comme susdits, payés par le ministère, et qui ne sont pas employés parce qu'ils ont été jugés impropres à la construction de ces quais. Présentée le 11 mai 1909.—*M. Lortie*... .. ..*Pas imprimée.*

154. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de toute correspondance et de tous décrets du conseil, papiers et autres documents entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres et toute personne ou personnes se rattachant en quelque manière au dragage de la rivière Nation qui arrose les townships de Mathilda et de Winchester, dans le comté de Dundas, depuis 1904. Présentée le 11 mai 1909.—*M. Broder*.. .. ..*Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Etat faisant connaître la somme payée par le gouvernement au *Canada Posten*, de Winnipeg, durant le cours des années 1907 et 1908. Présentée le 12 mai 1909.—*M. Bradbury.*
Pas imprimée.

156. Agriculture en Canada.—Rapport de la Commission des agriculteurs écossais sur l'agriculture en Canada, 1908. Présentée le 12 mai 1909, par l'hon. F. Oliver.
Pas imprimé.

157. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance et rapports concernant la Société de Colonisation et de Rapatriement du Lac Saint-Jean depuis 900 jusqu'à cette date; état détaillé des deniers payés à cette société, et de la manière dont ils ont été dépensés entre les mêmes dates. Présentée le 14 mai 1909.—*M. Girard*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

158. Réponse à une adresse du Sénat en date du 19 mars 1909, demandant copie de la correspondance et des documents de la Commission du câble du Pacifique relativement à l'exploitation et aux recettes du câble du Pacifique et tous renseignements concernant un câble de l'Atlantique possédé par l'Etat et les câbles de l'empire en général. Présentée le 13 mais 1909.—*Hon. M. Belcourt*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à une adresse du Sénat en date du 29 avril 1909, demandant une copie de toute la correspondance échangée entre l'honorable sir Frederick Borden, ministre de la Milice et de la Défense, M. Crowe et autres, relativement à l'admission de Terre-Neuve dans le Dominion comme province du Canada. Présentée le 13 mai 1909.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de tous documents, plaintes, correspondances et décisions prises relatifs à un contrat de bail passé entre Alphonse Laberge, bailleur, et le gouvernement du Canada, preneur, en date du 20 juillet 1904. Présentée le 14 mai 1909.—*M. Roy (Montmagny).*
Pas imprimée.

161. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute correspondance, soumissions et documents se rapportant à la construction d'un steamer brise-glace pour le détroit de Northumberland par MM. *Vickers, Sons and Maxim,* et aussi, à la construction d'un steamer pour le service des phares et des bouées sur les grands lacs par MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson. Présentée le 15 mai 1909.—*M. Currie (Simcoe)*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Décret du conseil autorisant dans certains cas l'exemption du paiement de la taxe de capitation sur les Chinois. Présenté le 17 mai 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimé.

163. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître, quant aux poursuites, intentées depuis 1896, pour transgression de la Loi des postes, la nature de chaque infraction, le lieu de résidence de la personne incriminée, le résultat de chaque poursuite, et l'amende imposée. Présentée le 17 mai 1909.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de tous rapports, devis, offres, soumissions, contrats, modifications de contrat, correspondance et documents de quelque nature que ce soit relativement au contrat de Thadée Desbiens pour un prolongement au quai de Chicoutimi; mêmes documents, au sujet du contrat de la *General Construction Co.*, pour ouvrage exécuté par la drague *Algonquine* à ou près de ce quai. Présentée le 18 mai 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

164*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes pétitions, rapports, devis, offres, soumissions, contrats ou papiers de tous genres se rapportant à la jetée de protection à la rivière du Moulin, près de Chicoutimi, comté de Saguenay, province de Québec. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

165. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Etat indiquant le nombre de permis de pêcher avec des rets dans les eaux de la côte du Pacifique actuellement en vigueur; les noms des porteurs de permis; la superficie attribuée à chaque porteur de permis; le nombre de ces permis exploités par les concessionnaires primitifs, et le nombre de ceux exploités par des aubains. Présentée le 18 mais 1909.—*M. Cowan*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

165*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Etat indiquant le nombre de permis pour la pêche et la mise en conserves du homard sur le littoral de l'Ile-du-Prince-Edouard, mis par le gouvernement fédéral du 1er janvier 1904 à cette date, et à qui. Les noms des personnes ou corporations qui ont demandé, depuis le 1er janvier 1904, des permis de pêche et de mise en conserves du homard dans la dite province. Le nombre de nouveaux permis qui seront probablement émis par le gouvernement cette année. Présentée le 18 mai 1909.—*M. Fraser*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

165*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Etat faisant connaître les noms de toutes les personnes résidant dans la ville de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, ou dans ses environs, qui ont reçu des primes de pêche dans le cours de l'année 1908; ainsi que les noms de toutes les personnes résidant dans les mêmes localités, et à qui on a accordé, en 1908, des permis de pêcher avec des rets à trappes, et les sommes que chacune d'elles a payées pour tel permis. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Crosby*.. .. ..*Pas imprirmée.*

166. Réponse à une adresse du Sénat en date du 18 mars 1909, demandant copie de toutes accusations, plaintes faites par M. Joseph Girard ou autres au premier ministre ou à tout membre du gouvernement contre la Société de colonisation du Lac Saint-Jean. Présentée le 18 mai 1909.—*Hon. M. Tessier*.. .. ..*Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes correspondance et communications écrites, et documents, reçus du grand secrétaire, ou de l'un quelconque des autres officiers de l'Union des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, ou de l'une quelconque des branches ou succursales de la dite union, par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou l'un quelconque des fonctionnaires du dit ministère; ainsi que des réponses ou communications envoyées par le ministre, ou l'un quelconque des fonctionnaires du ministère, depuis le 1er janvier 1907. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 janvier 1908.—Etat faisant connaître tous les quais, les jetées, les brise-lames et les autres travaux publics de même nature qui ont été construits aux frais du Canada depuis le 1er janvier 1897, ou pour lesquels des fonds publics ont été votés ou affectés depuis cette date, mentionnant la somme dépensée ou affectée pour chaque ouvrage; le coût total de chaque ouvrage, le coût total de'stimation dans chaque cas, là où l'ouvrage n'est pas encore terminé; le nom de l'endroit où se trouve tel ouvrage; le coût annuel de l'entretien et du maintien de chaque tel ouvrage, et le montant du revenu actuel provenant de tel ouvrage, dans chaque cas. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Borden (Halifax).*
Pas imprimée.

169. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 909.—Etat faisant connaître combien de porcs ont été abattus chaque mois, entre le 1er novembre 1907 et le 1er novembre 1908, inclusivement, par les établissements suivants: *The Laing Packing and Pro. Co., Ltd.*, Montréal; *The Collingwood Pack. Co., Lt.*, Collingwood; *The William Davis Co., Ltd.*, Harriston; *The Geo. Matthews Co., Ltd.*, Hull; *The Geo. Matthews Co., Ltd.*, Brantford; *The Geo. Matthews Co.*, Ltd., Peterborough; *The Whyte Pack. Co., Ltd.*, Stratford; *The Canadian Pack.. Co.,, Ltd.*, London; quel a été le nombre des porcs condamnés (y compris les intestins) pendant la même période. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Beattie*.. .. ..*Pas imprimée.*

170. Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement britannique au sujet de la défense navale de l'empire. Présentée le 19 mai 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

171. Réponse à un ordre du Sénat en date du 12 mai 1909, demandant copies des requêtes, lettres et télégrammes envoyés par les citoyens de la paroisse ou du canton et du village de Laterrière, comté de Chicoutimi, demandant des subsides pour la compagnie de chemin de fer de la Baie des Ha ! Ha ! ou toute autre compagnie qui bâtirait un chemin de fer de Jonquières ou près de là, à aller à Saint-Alphonse. Présentée le 19 mai 1909.—*Hon. M. Choquette*.. .. ..*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1908

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34 des Statuts revisés du Canada

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1909

A Son Excellence le Très honorable sir Albert Henry George, comte Grey, G.C., M.G. etc, etc., Gouverneur général du Canada.

MILORD,

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministre des Travaux Publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

WILLIAM PUGSLEY,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 28 décembre 1908.

SOMMAIRE

Partie I—RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.
" II—RAPPORT DU COMPTABLE.
" III—RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.
" IV—RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.
" IV—ANNEXE "A", CANAL MARITIME DE LA BAIE GEORGIENNE.
" V—RAPPORT DU SURINTENDANT GÉNERAL DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.
" VI—RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.
" VII—RAPPORTS DIVERS.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
A							
Acadia, (Pictou) N.-E., dragage				209			
Agnès, (Lac Mégantic) P.Q., quai				115			
Amaguadees, N.-E., Etang				3			
Amherst, N.-E., édifice public			3				
Amherst, Pointe, N.-E., appontement, etc.				4			
Amherstburg, Ont., dragage				252			
" édifice public			20	167			
Anderson's Hollow, N.-B., brise-lames, etc.				82			
Annapolis-Royale, N.-E., quai				5			
Anse à la Barbe, P.Q., brise-lames				116			
Anse à Beaufils, P.Q., jetée				116			
Anse à Benjamin, P.Q., creusage				116			
Anse Bourgeoise. N.-E., appontement				11			
Anse au Breton, N.-E., appontement				11			
Anse Charlo, N.-E., brise-lames				13			
Anse Ecossaise, N.-E., brise-lames				56			
Anse aux Gascons, P.Q., quai, etc.				117			
Anse aux Griffons, P.Q., chenal				117			
Anse à la Grosse Roche, P.Q., quai				116			
Anse de Half Island, N.-E., brise-lames				25			
Anse à l'Islot, P.Q., quai				117			
Anse Livingstone, N.-E., jetée, etc.				32			
Anse Malignant (Malignant Cove) N.-E.				34			
Anse McNair, N.-E., brise-lames				38			
Anse McPherson, N.-E., appontement				39, 73			
Anse Parker, N.-E., brise-lames				45			
Anse Phinney, N.-E				47			
Anse Portugaise, N.-E., plans inclinés				53			
Anse Skinner, N.-E., chenal, etc.				57			
Antigonish, N.-E., édifice public			3				
Arichat-Ouest, N.-E., brise-lames				62			
" appontement				62			
Arisaig, N.-E., brise-lames, etc.				5			
Ashouapmouchouan et Peribonka, (rivières) P.Q., digues				118			
Avonport, N.-E., appontement				6			
B							
Babin (Route à), P.Q., brise-lames				118			
Baddeck, N.-E., appontement				6			
Baddeck (rivière), N.-E., creusage				6			
Baie de Back, N.-B., quai				84			
Baie des Bacons, P.Q., chenal				118			
Baie Fortune, I.P.-E., brise-lames				66			
Baie des Glaces, N.E., dragage aux appontements de la Cie des houillières Dominion, et au chenal				209			
Baie St-Laurent, N.-E., pont				8			
Baie Saint-Paul, P.Q., quai				118			
Baie Spry, N.-E., appontement				58			
Barachois, N.-E.				7			
Barachois de Malbaie, P.Q., quai				119			
Barre d'Yarmouth, N.-E., ouvrages de protection				65			
Barrie, Ont., édifice public			20				
Barrington, Passage, N.-E., hangar à marchandises				7			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
B							
Bassins de radoub						5	
Batiscan, (Rivière), Qué., dragage				247			
Bayfield, N.-E., appontement				7			
Bayfield, Ont, quai				168			
Bear River, (Rivière à l'Ours, N.-E., pont				8			
Bear-Trap, N.-E., chenal, etc				9			
Beaupré, P.Q., quai				119			
Beaverton, Ont., hâvre				168–252			
Bécancour, P.Q., dragage				247			
Beckerton, N.E., appontement				9			
Belfast, I.P.-E, jetée				67			
Belle (Rivière), Ont., dragage				252			
Belle-Rivière, (port de), I.P.-E., chenal				67			
Belleville, Ont., salle d'exercice, etc			20				
" Ont., dragage				252			
Belle-Isle, N.-B., dragage				211			
Bergeronnes (Petites), P.Q., creusage				141			
Berlin, Ont., édifice public			20				
Berthier, P.Q., quai				119			
Berthierville, P.Q., dragage				247			
Bic, P.Q., quai				120			
Birtle, Man., bureau d'immigration				41			
Blind-River, Ont., quai				170			
" dragage				252			
Blooming (Etang de la Pointe), I. P.-E., chenal				68			
Blue-Rock, N.-E., brise-lames				10			
Boisdale, N.-E., appontement				10			
Bouctouche, N.-B., appontement				85			
" (Grève de), brise-lames				85			
Bourgeoise (Anse), N.-E., appontement				11			
Brampton, Ont., édifice public			21				
Brandon, Man., quartier de la Milice			42				
" édifice public			42				
" bâtiment d'immigration			42				
Brantford, Ont., édifice public			21				
Bras d'Or (Grand), N.-E., appontement				9			
Breton (Anse), N.-E., appontement				11			
Bridgeburg, Ont., édifice public			20				
Bridgewater, N.-E., dragage				209			
" édifice public			3				
Bronte, Ont., dragage				252			
Burlington, Ont., (chenal de) appontement				170			
C							
Cacouna, P.Q., quai				120			
Calgary, Alta, bureau de poste			47				
Callendar, Ont., quai				171			
Campbellton, N.-B., dragage				211			
" " édifice public			7				
" " (Old ferry wharf)				87			
" " quai				86			
Canal Rideau, P.Q., dragage				249			
Canning, N.-E., appontement				12			
Canso, N.-E., édifice public			4				
Cap à L'Aigle, P.Q., cale mobile				120			
Cap-Auger, N.-E., brise-lames				12			
Cap de la Madeleine, P.-Q., quai				121			
" " dragage				247			
Cap-Hopewell, N.-B., quai				94			
Cap-Noir, P.Q., encaissement et brise-lames				120			
Caplan, P.-Q., brise-lames, etc				121			
Cap-Tormentine, N.-B., jetée				88			
Cap-Traverse, I.P.-E., quai				69			
Caraquet, N.-B., quai, brise-lames, etc				89			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
Champlain, P.-Q., quai				121			
Chapel, Pier, I.P.-E., quai				69			
Charlemagne, P.-Q., dragage				247			
Charlo (anse), N.-E., brise-lames				13			
Charlottetown, I.P.-E., dragage				213			
Chateauguay, (Rivière), P.Q., dragage				248			
" P.Q., quai				122			
Chatham, Ont., édifice public			21				
" N.-B., quai de la douane				90			
Chebogue, N.-E., encaissement				13			
Chenal de Burlington, Ont, appontement				170			
Chenal des Lacs *Bois* et *Long*				206			
Cherry-Hill, N.-E., chenal				13			
Chéticamp, N.-E., encaissement				14			
Chicoutimi, P.Q., édifice public			11				
" " quai, etc				122			
" " dragage				248			
China Point, (Pte de Chine), I.P.-E., quai				70			
Chockfish, N.-B., chenal				90			
Church-Point, N.-E., quai, etc				14			
Clarkeville, P.Q., quai				122, 3,4			
Clayoquot, C.-A., quai				203			
Clifton, I.P.-E., quai				70			
Coaticook, P.Q., édifice public			11				
Cobourg, Ont., esplanade et dragage				171,253			
Colborne, Ont., quai				171			
Colchester, Ont., quai				172			
Collingwood, Ont., dragage				253			
Colombie, rivière, C.-B., dragage				203			
Comptable, rapport du		1					
Contrats adjugés par le Ministère							6
Coquitlam, rivière, C.-A., dragage				204			
Correspondance officielle							49
Coteau du Lac, P.Q., débarcadère				124			
Courtney, rivière, C.-A., réparations				204			
Cow-Bay, N.-E., (Port-Morien) brise-lames				14			
Cranberry, I.P.-E., quai				71			
Cribbin's-Point, N.-E., appontment				15			
Cross-Point, P.Q., quai				124			
Cuisses d'Alma (Les), P.Q., creusage				133			
Culloden, N.-E., brise-lames				16			
Cumberland, C.-A., édifice public			48				
" Ont., quai				172			
Cushing, N.-B., dragage				211			
D							
Dalhousie, N.-B., quai, dragage, etc				91			
" (quai du bac)				91			
Dark Channel, Ont., dragage				253			
Dawson, T.Y., bâtiments en général			52				
" édifices du gouvernement			52				
" liste des édifices publics du Yukon			52				
Débarcadères d'Edgett, N.-B.				93			
Décharge du Lac St-François, Man				198			
Député ministre, rapport du	1						
Désignation des dépenses faites pour les dragues, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908				336 et suiv.			
Deschambault, P.Q., quai				124			
Desjardins, P.Q., quai				125			
Digby, N.-E., quai				17			
Dorchester, N.-B., quai				92			
Dorion, P.Q., dragage				248			
Dorval, P,Q., dragage				248			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
D							
Doucet's Landing (Ste-Angèle de Laval) P. Q., quai				153			
Douglastown, P.Q., quai				125			
Dover-Ouest, N.-E., dragage				62			
Dragage (matériel du)				213			
" dépenses				218 et suiv.			
" (travaux de), N.-E				208			
" " N.-B				208			
" " I.P.-E				208			
" " P.Q				208			
" rapport annuel du 1er avril 1907, au 31 mars 1908				259 et suiv.			
Dragues sous le contrôle du ministère des Travaux Publics, 1908				340 et suiv.			
Drummondville, P.Q., édifice public			12				
Durham, N.-B., brise-lames				92			
E							
East Templeton, P.Q, quai				125			
Eatonville, N.-E., brise-lames				18			
Eboulements (Les), P.Q., quai				133			
Edgett's (débarcadère d'), N.-B				93			
Edmonton, Alta., édifices publics			47				
Edmunston, N.-B., parapet				110			
Escoumains (Les), P.Q., quai				126			
Eskasoni, N.-E., appontement				18			
Esquimalt, C.-A., bassin de radoub				346			
Etat n° 1—des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889						8	
Etat n° 2—des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889, et non perçus le 31 mars 1908						9	
Etat n° 3—des droits de glissoires dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception						10	
Etat n° 4—Indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoires sur la rivière Ottawa, etc., pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908						10	
Etat n° 5—des recettes provenant des travaux de la rivière Ottawa et de ses tributaires, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908						11	
Etat n° 6—des droits de glissoires et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 31 mars 1908						11	
Etat n° 7—des droits de glissoires et d'estacades, pour les travaux de la rivière Trent, et de la région de Newcastle, dus le 31 mars 1908						12	
Etat n° 8—des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Saguenay, dus le 31 mars 1908						12	
Etat n° 9—bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B						13	
Etat n° 10—bassin de radoub de Lévis, P.Q. Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1908						14	

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
E							
Etat n° 11—bassin de radoub de Kingston, Ont. Etat des droits et autres impôts durant les neuf mois de l'exercice financier terminé le 31 mars 1908						15	
Etat n° 12—état des loyers perçus le 31 mars 1908						16	
F							
Fabre, P.Q., quai				126			
Falconwood, I. P.-E., dragage				212			
Fernie, C.-A., édifice public			48				
Finlay (Pointe), N.-E., appontement				19			
Fort-Lawrence, N.-E., (Port Amherst) N.-E., appontement, etc				19			
Fort Osborne, Winnipeg, Man., salle de garde bureaux et magasin			43, etc.				
Fort-William, Ont., dragage				253			
" " édifice public			21				
Français (Rivière des), Ont., digues				172			
Fredericton, N.-B., édifice public			8				
" " dépôt d'armes			7				
Freeport, N.-E., appontement				20			
French-village (Village des Français), N.-E., appontement				21			
Friar's Head, N.-E., quai				21			
Fruid's Point, N.-E., appontement				22			
G							
Galt, Ont., édifice public			21				
Garthby (Beaulac), P.Q., débarcadère				127			
Gatineau, (pointe), P.Q., quai				127			
Georgeville, N.-E., appontement				22			
Georgeville, P.-Q., débarcadère				127			
Gimli, Man., quai				198			
Glace Bay, N.-E., édifice public			4				
Glace Bay, (port de), N.-E				23			
Glissoires et estacades.—Rapport sur le service des travaux de la rivière Ottawa				347			
Glissoires et estacades						3	
Goderich, Ont., édifice public			21				
Godefroy (Rivière), P. Q., dragage				248			
Goderich, Ont., dragage				173, 253			
" réparations aux quais, etc				173			
Gore's-Landing, Ont., quai				174			
Grand-Bend, Ont., brise-lames				174			
Grandes-Chûtes, N.-B., creusage				109			
Grand-Etang, N.-E., jetées et pont				23			
Grande-Rivière, P.-Q., quai				128			
" (Pont de la), Ont				174			
Grecque (Rivière), I. P.-E., quai				71			
Grindstone, P.-Q., quai				128			
Grondines, P.-Q., quai				129			
Grosses-Coques, N.-E., brise lames, etc				24			
Grosse-Ile, P.-Q., Lazaret			12	129			
Gros Nez, N.-E., brise-lames				24			
Guelph, Ont., dépôt d'armes			21				
" édifice public			22				
H							
Haggertie, I.P.-E., quai				71			
Haileybury, Ont., quai				175			
Half Island (Anse de), N.-E., brise-lames				25			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
H							
Halifax, N.-E., batiment des immigrants			5				
" bureau de l'est des douanes			5				
" douane			4				
" édifice fédéral			5				
" hopital de détention			4				
Halls-Harbour, N.-E., brise-lames				25			
Hamilton, Ont., bureau de poste			22				
" mur de revêt. et dragage				175, 253			
" nouv. bâtiment d'exercice			22				
Harbour-Bouche, N.-E., quai				25			
Hauts-Fonds de Blanche, P.-Q., dragage				247			
Hawkesbury, Ont., dragage				253			
Hickey, I.P.-E., quai				72			
Higgin's-Shore, I.P.-E., quai				72			
Holland (Rivière), Ont., quai				175			
Hopetown, P. Q., encaissement				129			
Hopewell (Cap), N.-B., quai				94			
Hopewell Hill, N.-B., appontement				94			
Hubbard's Point, N.-E., quai				26			
Hudson, P.Q., dragage				248			
Hull, P.Q., quai				129			
I							
Iberville, P.Q., bureau de poste			12				
" quai				130			
Ile-aux-Coudres, P.Q., quai				130			
Ile-au-Foin, P.Q., dragage				248			
Ile-au-Lapin (Rabbit Island) N.-E., b.-lam.				53			
Ile-aux-Perdrix, N.-B., tranchée pour conduite d'eau				100			
Ile-au-Renard, N.-E., havre				20			
Ile-de-Lawlor (Lazaret)			5				
Ile-de-la-Have, N.-E., creusage				29			
Ile-de-Robinson, I. P.-E., brise-lames				76			
Ile Diamant, N.B., barrage				109			
Ile-du-Nuage Blanc (WhiteCloud) Ont., quai				197			
Ile Griffith, Ont., quai				174			
Ile Pelée, Ont., dock				181			
Ile-Perrot, P.Q., massif de tête du quai, etc.				130			
Ile Stanley, Ont., quai				193			
Ile Thorah, Ont., dragage				194, 257			
Ile-Verte, P.Q., quai				131			
Iles Wood, I.P.-E., jetées				82			
Indian Harbour, N.-E., quai				26			
Ingersoll, Ont., édifice public			22				
Inverness, N.-E., édifice public			5				
Iona, N.-E., vieux quai				26			
Irish Cove, N.-E., appontement				27			
J							
Jeannette's (Ruisseau), Ont., quai				176			
Jeddore-Est, N.-E., appontement				17			
Jersey-Cove, N.-E., appontement				27			
Johnson's, N.-B., barrage				109			
Johnston-Harbour, N.-E., appontement				27			
Jones Harbour (Port Jones) N.-E., b.-lam.				28			
Judique (Baxter's), N.-E., quai				28			
Judique (Pointe McKay), N.-E., b.-lames				28			
K							
Kamloops, C.-B., édifice public			48				
Kamouraska, P.Q., quai				131			
Kearney, Ont., quai				176			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
K							
Kincardine, Ont., appontement et dragage				161, 254			
" édifice public			22				
Kingston, Ont., bassin de radoub, etc.				346			
" bureau de poste			24				
" caserne du parc d'artillerie			23				
" collège Royal Militaire			23				
" douane			23				
" dragage				254			
Kingsville, Ont., quai				177			
Knowlton's-Landing, P.Q., quai				131			
L							
Laboratoire des Ciments				356, etc.			
Lac à Beaulieu, P.Q., creusage				132			
Lac du Sud, (Lakeville), N.-E., brise-lames				58			
Lachine, P.Q., bureau de poste			13				
Lachute, P.Q., édifice public			13				
Lac Manitoba, (Man.), dragage				332			
Lac Porter, N.-E., creusage				49			
Lac St-François, (Lambton), P.Q., débarcadère				132			
Ladysmith, C.-A., édifice public			49				
Lambton, P.Q. (Lac St-François), débarcadère				132			
Lancaster, Ont., quai				177			
Lanoraie, P.Q., quai				132			
Laprairie, P.Q., édifice public			12				
L'Ardoise, N.-E., brise-lames				29			
Larry River, N.-E., brise-lames				30			
L'Assomption, P.Q., dragage				248			
Lavaltrie P.Q., quai				133			
Leamington, Ont., appontement				177			
Les Cuisses d'Alma, P.Q., creusage				133			
Les Eboulements, P.Q., quai				133			
L'Etang aux Huîtres, N.-E., creusage				44			
L'Etang, N.-B., quai				95			
Lévis, P.Q., bassin de radoub				346			
" édifice public			13				
Lièvre, (Riv. du), P.Q., dragage, etc				149–250			
Limoilou, P.Q., mur de protection				133			
Lindsay, Ont., édifice public			24				
Lion's Head, Ont., quai				178			
Litchfield, N.-E., brise-lames				31			
Little Brook (Petit Ruisseau), N.-E., brise-lames				31			
Little Harbour (Petit Port), N.-E., appontement				31			
Liverpool, N.-E., creusage				32			
Livington's Cove, N.-E., jetée, etc				32			
Loggieville, N.-B., appointement				96			
Loggieville, N.-B., dragage				211			
London, Ont., magasin militaire			24				
" douane			24				
Longueuil, P.Q., édifice public			13				
" quai				133, etc.			
Lord's Cove, N.-B., appontement				96			
Lotbinière, P.Q., quai				135			
Louisbourg, N.-E., dragage aux appontements de la Cie des Houillières Dom.				209			
Louiseville, P.Q., quai				135			
Lower New Castle, N.-B., quai				96			
Lower Washebuck (Pointe McKay), N.-E., quai				32			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
Mc							
McGregor (Ruisseau), Ont., mur de revêt.				178			
McNair (Anse), N.-E., brise-lames				38			
McPherson (Anse. N.-E., appontement				39			
" quai				73			
M							
Mabou-Harbour (Port Mabou), N.-E., creusage, jetée, etc				33			
Magog, P.Q., édifice public			13				
" quais				135			
Malbaie, (La) P.Q., quai et brise-lames				136			
Malignant Cove, (L'anse Malveillant), N.-E., jetées, etc				34			
Mallorytown, Ont., pavillon				178			
Manitou (Rapide), P.Q., chenal				136			
Maple-Creek, Sask., édifice public			46				
Marais de la Grande Anse, N.-E., appont.				11			
Marble-Mountain, N.-E., appontement				35			
Margaree-Harbour, N.-E., chenal				35			
" (Ile), N.-E., quai				36			
" (Rivière), N.-E., barrages				37			
Margaretville, N.-E., jetée, etc				37			
Markham, Ont., édifice public			24				
Marysville, N.-B., édifice public			8				
Maskinongé, P.Q., dragage				249			
Matane, P.Q., quai et brise-lames				136			
Matériel de dragage				213et su.			
Meaford, Ont., dragage				179–254			
Medicine Hat, Alta., dépôt d'armes			47				
" édifice public			46				
Middle Country (port de), N.-E., quai				39			
" East Pubnico, N.-E., quai				39			
" River (basse), N.-E., barrage				40			
" " (haute), "				40			
Midland, Ont., dragage				254			
Mille Vaches, P.Q., quai				136			
Mills (Pointe), N.-B., quai				97			
Miminigash, I. P.-E., jetées				73			
Minnedosa, Man., gare d'immigration			42				
Mispec, N.-B., jetée				97			
Mistassini, P.Q., quai				137			
Modestie, Anse, (Modest Cove), dragage				41			
Moncton, N.-B., quai (prolongement)				98			
Mont-Louis, P. Q., quai				137			
Montmagny, P. Q., édifice public			14				
" quai				137			
Montréal, P.Q., agrandissement de l'hotel des postes			15				
" bureau de p. de St-Henri			15				
" bureau de p. de St-Louis du Mile-End			15				
" bureau de poste "C"			15				
" bureau de poste de la rue Washington			15				
" douane			14				
" douane du canal			14				
" dragage				249			
" entrepôt d'inspection			14				
" port, appontement				138			
" revenu de l'intérieur			14				
Moose-Bay (Lac Mégantic), P.Q., quai				138			
Moose-Harbour (Port de l'Orignal), N.-E., brise-lames				41			
Moosejaw, Sask., bureau des terres			46				
" édifice public			47				
" salle d'immigration			46				
Morden, N.-E., brise-lames				41			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
M							
Morris, île, N.-E., chenal				41			
Murray Bay, P.Q., quai, salle d'attente, etc.				138			
N							
Nanaimo, C.-A., édifice public			49				
Napanee, Ont., édifice public			25				
Neepawa, Man., édifice public			42				
Negro Point (Pointe-du-Nègre), N.-B., brise-lames				98			
Neguac, N.-B., quai				99			
New-Carlisle, P.Q., quai				138			
Newcastle, N.-B., édifices publics			8				
New-Glasgow, N.-E., édifice public			5				
" " dragage				42			
" " quai				209			
New-Harbour, N.-E., brise-lames				42			
New-Liskeard, Ont., dragage				255			
New-London, I. P.-E., brise-lames				74			
Newport, P.Q., quai				139			
New-Westminster, C.-A., édifice public			49				
" " " tribus indigènes et pêcheries			49				
Niagara Falls, Ont., édifice public			25				
Nicolet, P.Q., édifice public			16				
" (jetée de)				139			
" (rivière), dragage				249			
Nominingue, P.Q., bâtisse des immigrants			16				
Noms des administrateurs du ministère							19, 20
Noms des employés préposés aux glissoires et estacades le 31 mars 1908							32
Noms des employés aux bassins de radoub							35
Noms des mécaniciens, chauffeurs, et gardiens employés aux édifices publics							38
North-Bay, Ont., débarcadère, etc				179, 255			
" édifice public			25				
Notre-Dame-du-Portage, P Q., quai				140			
North-Head (Pointe-Nord), N.-B., quai				99			
Nyanza, N.-E., quai				44			
O							
Oak-Point, N.-B., débarcadère				100			
Orangeville, Ont., édifice public			25				
Orillia, Ont., édifice public			25				
Oromocto, N.-B., dragage				211			
Oshawa, Ont., édifice public			25				
Ottawa (affluents de la rivière), Rivière Gatineau, Rivière Coulonge, Rivière Noire				348, suiv.			
Ottawa, bâtiment d'épreuve pour les rubans d'acier			26				
Ottawa, bâtiment de l'Est			27				
" coelostat de l'observatoire royal			26				
" douane, 98 rue Wellington			26				
" dragage				255			
" édifice du "Canadian," rue Slater			26				
" " des archives du gouvern't			27				
" édifices du Parlement, etc			30 à 35				
" édifice Langevin			30				
" hôtel des postes			26				
" laboratoire de biologie			27				
" ministère du travail			30				
" musée géologique, rue Sussex			30				
" observatoire du gouvernement			27				
" parc Major			30				
" résidence du gouverneur général			28				
Oshawa, Ont., quai				180			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
O							
Ouelle (rivière), P.Q., dragage				151, 250			
" " " quai				150			
Owen-Sound, Ont., dragage				180, 255			
" " édifice public			35				
P							
Panmure (Ile) I.P.-E., quai				74			
Papineauville, P.Q., dragage				249			
Parker (Anse) N.-E., brise-lames				45			
Parry-Sound, Ont., quai				180			
Parrsboro', N.-E., dragage				45			
Paspébiac, P.Q., quai				140			
Pelée, île, Ont., dock				181			
Penetanguishene, Ont., dragage				255			
Percé, P.Q., appontement et entrepôt				140			
Perdrix (Ile aux) N.-B., tranchée pour conduite d'eau				100			
Péreaux, N.-E., appontement				46			
Peterborough, Ont., douane			36				
" salle d'exercice			36				
Petewawa, Ont., (rivière) glissoire, etc.				349			
Petites-Bergeronnes, P.Q., creusage				141			
Petit-Bonaventure, chenal, etc				140			
Petit-Courant, Ont., dragage				254			
Petite-Fourche (Rivière Verte) N.-B., chen.				110			
Petit-Port (Little Harbour) N.-E., appont.				31			
Pettite-Rivière, N.-E., brise-lames				46			
" " N.-B., barrage				109			
" " Jeannette, Ont., dragage				254			
" " St-François, N.-B, barrage				110			
Petit-Rocher, N.-B., brise-lames				101			
Petit-Ruisseau (Little Brook) N.-E., b.-lam.				31			
Petrolea, Ont., édifice public			37				
Philipsburg, P.Q., quai				141			
Phinney (l'Anse) N.-E., brise-lames				47			
Pictou, N.-E., (barre) dragage				210			
" bureau de poste			6				
" douane			6				
" dragage aux usines de réduction du cuivre				209			
" dragage, bâtiments frigorifiques de l'île de la Madeleine				209			
" (l'Ile) N.-E., quai				47			
Pink-Rock, N.-B., appontement, etc				102			
Plympton, N.-E., quai				47			
Pointe-à-Elie, P.Q., encaissement				142			
Pointe-Amherst, N.-E., appontement				4			
Pointe-au-Père, P.Q., quai, etc				126			
Pointe-au-Sable (Sand Point) Ont., quai				189			
Pointe-Cavagnole, P.Q., dragage				249			
Pointe-Claire, P.Q., quai				142			
Pointe de la Mission (rivière Restigouche) P.Q., dragage				213			
Point-du-Chêne, N.-B., deux brise-lames				102			
Pointe-Edouard, Ont., dragage				182, 255			
Pointe-Finlaw, N.-E., appontement				19			
Pointe McKay (Judique) N.-E., br.-lames				28			
Pointe-McKay (Lower Washabuck) N.-E., quai				32			
Pointe-Mills, N.-B., quai				97			
Pointe-Ouest, I.P.E., quai				81			
Pointe-Ouest, N.-E., appontement et b.-lam.				63			
Pointe-Piché, P.Q., quai				141			
Pointe-Prim (Ile de la) I.P.-E., quai				75			
Pointe-Roche, Ont., quai				187			
Pointe-Rouge (Red Point), I.P.-E., quai				76			
Pointe-Saint-Pierre, P.Q., quai				143			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
P							
Pointe-Valois (ou Cavagnal) P.Q., appont.				143			
Pointe-Williams (Lazaret de la) C.-A., quai.				206			
Pointe-Wolfe, N.-B., port ouv. de protection				103			
Poirierville, N.-E., quai				48			
Ponquet (rivière), N.-E., barrage				48			
Ponts à Ottawa, et chaussées et abords du pont entre Ottawa et Hull.—Rép.				354, 355			
Pont de Banff, T.-N.-O., rép.				355			
Pont de-la-Grande-Rivière, Ont.				355			
Ponts et chemins				354			
Port Amherst, (Fort Lawrence), N.-E., appontement, etc				19			
Port Arthur, Ont., brise-lames				182			
" " bureau de poste			37				
" " dragage				183, 255			
Port Bruce, Ont., quais				183			
Port Brae, I.P.-E., brise-lames				68			
Port Burwell, Ont., dragage				183, 255			
Port Burwell, Ont., quai				183			
Port Colborne, Ont., brise-lames				184			
Port Daniel, P.Q., quai et creusage				143			
Port Elgin, Ont., creusage				184, 255			
Porter (Lac), N.-E., creusage				49			
Port George, N.-E., brise-lames				49			
Port Hawkesbury, N.-E., quai				50			
Port Hilford, N.-E., brise-lames				50			
Port Hood, N.-E., I. P.-E., ancrage et brise-lames				51			
Port Hope, N.-E., quai				52			
" Ont., édifice public			37				
" appontement et dragage				184			
Port Johnston, N.-E., appontement				27			
Port Mabou (Mabou Harbour), N.-E., creusage, jetée, etc				33			
Port Maitland, N.-E., brise-lames				52			
Port Morien, N.-E., dragage				210			
Port Mulgrave, N.-E., dragage				210			
Port Neil, N.-E., brise-lames				42			
Portneuf, P.Q., quai				144			
Port de l'Orignal (Moose Harbour) N.-E., brise-lames				41			
Port de Québec, P.Q., brise-lames, etc.				144			
Portugaise (L'Anse), N.-E., plans inclinés.				53			
Port Rowan, Ont., dock				185			
Port Royal, N.-E., quai				53			
Port St-François, P.Q., dragage				249			
" " quai				144			
Port Stanley, Ont., appontements, etc.				185			
" brise-lames				185			
" dragage				186, 256			
Prescott, Ont., dragage				256			
Propriétés achetées ou vendues.							17
Propriétés affermées au, ou par le ministère.							20
Pownal, I.P.-E., quai, creusage, etc.				75, 213			
Pubnico-Ouest, N.-E., appontement				63			
Q							
Quaco, N.-B., jetées				104			
Quatsimo, C.-A., quai				205			
Québec, P.Q., douane			16				
" bureau du trieur "culler" et de l'inspect-ur du gaz			16				
" entrepôt d'inspection			16				
" corps de logis à la citadelle			16				
" bâtisses de l'immig., jetée Louise			17				
" bureau de poste			17				
" édifice du quai de la Reine			17				
" hôpital de détention au parc Savard			17				

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
Q							
Québec, bureaux des poids et mesures			17				
" P.Q., brise-lames, etc.				144			
" quai de la douane				145			
" dragage				249			
R							
Rainy River, (Riv. à la pluie) Ont., écluse, etc				186, 256			
Rama, Ont, quai				186			
Rapides du cochon (Pork Rapids) Ont., écluse et digue				182			
Rapport du comptable		1					
" conservateur de la galerie nationale des arts							1
" député ministre	1						
" de l'ingénieur en chef				1			
" sur les Lignes Télégraphiques de l'Etat					1 et suiv.		
" du service télégraphique de l'Etat, pour 1907-08					2 et suiv.		
" du Percepteur des Revenus						1	
" préliminaire sur le projet du Canal Maritime de la Baie Georgienne				361			
Ravine Shippegan, N.-B., brise-lames				111			
Red Point, (Pointe Rouge) I.P.-E., quai				76			
Renfrew, Ont., édifice public			37				
Réparations faites aux bateaux-dragueurs, Man				335			
Repentigny, P.Q., quai				145			
Résumé de l'estimation d'une voie navigable profonde de 22 pieds, entre Montréal et la Baie Georgienne, *via* Ottawa, Mattawa et des Français				368et su.			
Richard's Landing, Ont., quai				187			
Richelieu, rivière, estacades de St-Jean, P.Q				147			
Richibuctou, N.-B., brise-lames				105			
" édifice public			8				
Richmond, P.Q., "			17				
" (Riv. St-François) brise-glaces				148			
Rideau (canal), P.Q., dragage				249			
Rigaud, P.Q., quai				146			
Rimouski, P.Q., dragage				147, 250			
" quai				146			
River (Blind), Ont., quai				170			
Rivière Baddeck, N.-E., creusage				6			
Rivière Belle, Ont., dragage				252			
Rivière Blanche, Ont., dragage				169			
" P.Q., quai				149			
Rivière Blondelle, P.Q., creusage				149			
Rivière Columbia, C.-A., dragage				203			
Rivière Coquitlam, C.-A., dragage				204			
Rivière Courtnay, C.-A., réparations				204			
Rivière des Français, Ont., digues				172			
Rivière du Grand Saumon, N.-B., brise-lames				94			
Rivière du Lièvre, P.Q., écluse, réparations et dragage				149, 250			
Rivière du Loup P.Q., dragage				250			
" quai				150			
Rivière de la Nation du Sud, Ont., creusage				191, 256			
Rivière du Nord, N.-E., barrage				43			
" quai				44			
Rivière du Petit Esclave, T.N.-O., barrages				203			
Rivière du Saumon, C.-A., (bras de la), quai				205			
" N.-E., parapet				108			
" brise-lames				55			
Rivière Fraser C.-A., barrage et quai				204			
" Cottonwood				204			
" quais				205			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
R							
Rivière Girard, P.Q., quai				150			
Rivière Godefroy, P.Q., dragage				248			
Rivière Hébert, N.-E., quai				54			
Rivière Hetland, Ont., quai				175			
Rivière Jésus, P.Q., dragage				250			
Rivière Kootenay, C.-A., dragage				205, 339			
Rivière Larry, N.-E., brise-lames				30			
Rivières de la Mission et Kaministiguia, Ont				254			
Rivière Nicolet, P.Q., dragage				249			
Rivière Noire, Ont., creusage				169			
Rivière Ottawa, Ont., état des dépenses				351			
Rivière Ouelle, P.Q., dragage				151, 250			
" " quai				150			
Rivière à la Pipe, P.Q., quai				148			
Rivière à la Pluie, Ont, écluse, digue, etc.				186, 256			
Rivière Pomquet, N.-E., barrage				48			
Rivière à la Puce, Ont., prolongemt du quai				187			
Rivière Rouge, Man., ouv. de protection				198			
Rivière Rouge, Man., dragage				332			
Rivière Saint-François, N.-B., (Barre) creusage				110			
" (Richmond) P.Q., brise-glace				148, 250			
Rivière Saint-Jean, N.-B., et ses affluents, creusage				105à108			
" (Haute), creusage				108			
Rivière Saint-Louis, P.Q., creusage, etc.				160			
Rivière Sainte-Marie, N.-E., chenal				58			
Rivière Saint-Maurice, P.Q., rapport sur les ouv. de la rivière				352			
Rivière Saint-Nicolas, N.-B., quai				111			
Rivière Saguenay, P.Q., dragage				251			
" rap. sur les estacades				353			
Rivière Saugeen, Ont., appontements				190			
Rivière Severn, Ont., creusage				191			
Rivière Skeena, C.-A., dragage				206			
Rivière Thompson-Sud, C.-A., dragage				206			
Rivière Toney, N.-E., jetées				60			
Rivière Tobique, N.-B., chenal				109			
" " (bras droit), chenal				109			
" " (Wapskahegan, riv) creusage				109			
" " (Ile Bossé), quai				109			
" " (Bancs d. Kennedy) brise-lames				109			
" " (Riv. Quisibis), digue et creusage				110			
Rivière à la Truite, N.-B., creusage				110			
Rivière Vernon, I.P.-E., quai				81			
Rivière Verte, (Pet. Fourche), N.-B., chenal				110			
Rivière Yamaska, P.Q., dragage				252			
Roberval, P.Q., quai				151			
Robinson, (Ile de) I.P.-E., brise-lames				76			
Rockland, N.-E., quai et brise-lames				54			
Rockliffe, Ont., dragage				256			
Rondeau, Ont., appontements, etc.				187			
" dragage				188, 256			
Rosseau, Ont., quai				188			
Rossland, C.-A., édifice public			49				
Rossport, Ont., quai				189			
Round Hill, N.-E., quai				55			
Round Pond, I.P.-E., chenal				77			
Route-à-Babin, N.-B., brise-lames				118			
Ruisseau du Brochet (Pike Creek) Ont., appontement, etc.				181			
Ruisseau de Jeannette, Ont., quai				176			
Ruisseau McGregor, Ont., mur de revêtement				178			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
R							
Ruisseau Tynemouth, N.-B., quai				114			
Rustico, I.P.-E., brise-lames				77			
St.							
Saint-Alexis de Grande Baie, P.Q., quai				152			
Saint-André, rapides, Man., éclu. et barra.				199			
Saint-André, N.B., dragage				211			
Saint-André, P.Q., (Argenteuil), débarcad.				153			
Saint-André de Kamouraska, P.Q., dragage				152 251			
Sainte-Angèle de Laval, (Doucet's Landing) P.Q., quai				153			
Sainte-Anne de la Pocatière, P.Q., quai				153			
Sainte-Anne des Monts, P.Q., quai				154			
Sainte-Anne du Saguenay, P.Q.				154			
Saint-Antoine, P.Q., dragage				251			
Saint-Blaise, P.Q., quai				155			
Saint-Bonaventure, P.Q., digue, encaissement, etc				155			
Saint-Boniface, Man., édifice public			43				
Saint-Charles, P.Q., quai, etc				155–251			
Saint-Charles Borromée, P.Q., débarcadère				156			
Saint-Denis, P.Q., dragage				251			
Saint-Edouard des Mechins, P.Q., quai				156			
Sainte-Emélie, P.Q., chaussée				157			
Saint-Félicien, P.Q., quai et chenal				157			
Saint-François I.O., P.Q., abord				158			
Saint-François, P.Q., (rivière), dragage				250			
Saint-François de Sales, P.Q., quai				157			
Saint-Fulgence, P.Q., appontement				158			
Saint-George (Magaguadovic), N.-B., quai				110			
Saint-Hyacinthe, P.Q., édifice public			17				
Saint-Ignace de Loyola, P.Q., quai				158			
Saint-Irénée, P.Q., cale mobile				159			
Saint-Jean des Chaillons, P.Q., quai				159			
Saint-Jean, I.O., P.Q., quai				159			
Saint-Jean, N.-B., banque d'épargne			9				
" bât. des immigrants			9				
" bat. des mag. militaires			9				
" bureau de poste			9				
" douane			8				
" dragage				212			
" hôpital de détention			9				
" Lazaret de Partridge Is			10				
Saint-Jean, P.-Q., bureau de poste			18				
" douane			18				
" écur. pour la cavalerie			18				
" estacades				147			
Saint-Jean Port Joli, P.Q., appontement				159			
Saint-Jérôme, P.Q., quai				159			
" édifice public			18				
Saint-Joseph, Ont., quai				192			
Saint-Laurent I.O., P.Q., quai				160			
Saint-Louis de Gonzague, (Rivière), P.Q., creusage, etc				160			
Saint-Marc de Cournoyer, P.Q., quai				161			
St. Mary's Bay, I.P.-E., quai				77			
Sainte-Marie, N.-B., quai				111			
St. Mary, Ont., édifice public			38				
Saint-Mathias, P.Q., quai et entrepot				161			
Saint-Maurice, rivière, P.Q., dragage				251			
Saint-Méthode, P.Q., quai				162			
Saint-Michel, P.Q., quai et entrepôt				162			
Saint-Omer, P.Q., quai				162			
Saint-Paul de Joliette, P.Q., brise-glace				162			
Saint-Pierre, (baie de) I.P.-E., brise-lames				78			
Saint-Pierre les Becquets, P.Q., dragage				251			
Saint-Placide, P.Q., dragage				251			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
St.							
St. Stephen, N.-B., édifice public			10				
Saint-Sulpice, P.Q., brise-glace, etc				163			
Saint-Thomas, Ont., édifices publics			38				
Saint-Thomas de Pierreville, P.Q., quai				163			
Saint-Timothée, P.Q., quai				163, 164			
Saint-Valier, P.Q., quai				164			
S							
Saguenay (Rivière), P.Q., dragage				251			
Sanford, N.-E., brise-lames				56			
Sand Point (Pointe au Sable), Ont., quai				189			
Sarnia, P.Q., bâtiment principal			38				
" édifice public			38				
Saskatoon, Sask., édifice public			47				
" salle d'immigration			47				
Saugeen (Rivière) Ont., appontements				190			
Saulnierville, N.-E., brise-lames				56			
Sault-au-Mouton, P.Q., creusage				164			
Sault-Sainte-Marie, Ont., quai				189, 256			
Selkirk, Man., fondrière				199			
" édifice public			43				
" quai				199			
Service télégraphique de l'Etat					4		
" annexe					42 et suiv.		
Severn, (Rivière), Ont., creusage				190			
Sheet Harbour, (Rivière de l'Est), N.-E., appontement				17			
Shelburne, N.-E., édifice public			6				
Sherbrooke, P.Q., édifice public			19				
" salle d'exercice			18				
Shippigan, N.-B., dragage				211			
" (port), quai				112			
Shrewsbury, Ont., dock				191			
Sight Point, N.-E., brise-lames				57			
Simcoe, Ont., édifice public			39				
Skeena (Rivière), C.-A., dragage				206			
Skinner (Anse), N.-E., chenal, etc				57			
Sorel, P.Q., dragage				251			
" édifice public			19				
" quai				164			
Souris, I.P.-E., brise-lames				79			
" dragage				213			
Southampton, Ont., brise-lames				191			
Springhill, N.-E., édifice public			6				
Squateck, P.Q., débarcadère				165			
Stanley (Ile), Ont., quai				193			
Stratford, Ont., édifice public			38				
Stonehaven, N.-B., quai				113			
Strathroy, Ont., dépôts d'armes		39					
Sturgeon Falls, Ont., quai et dragage				193, 257			
Summerside, I.P.-E., brise-lames				79			
" édifice public			11				
Summerstown, Ont., quai et dragage				193, 257			
Sydenham (Rivière), Ont., Cité de Lambton, creusage				194, 257			
Sydney, N.-E., dragage à l'appontement de de l'Intercolonial				209			
" dragage aux appontements de la Cie des aciéries et des houillères				210			
Sussex N.-B., édifice public			10				
Sydney, N.-E., (Lazaret), appontement				59			

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
T							
Tableau des dépenses pour dragages faits dans les provinces Maritimes, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908	.....	.....	.....	218 et su.	.....	.....	
Tanger, N.-E., appontement	.....	.....	.....	59	.....	.....	
Tatamagouche (Baie de), N.-E., quai	.....	.....	.....	59	.....	.....	
Terrebonne, P.Q., quai	.....	.....	.....	165	.....	.....	
Tête-Rouge, N.-E., chenal	.....	.....	.....	54	.....	.....	
Thames (Rivière), Ont., dragage	.....	.....	.....	257	.....	.....	
Thessalon, Ont., dragage	.....	.....	.....	194, 257	.....	.....	
Thetford Mines, P.Q., édifice public	.....	.....	19	.....	.....	.....	
Thorah (Ile), Ont., dragage	.....	.....	.....	194, 257	.....	.....	
Thornbury, Ont., dragage	.....	.....	.....	195, 257	.....	.....	
Ticouabe, P.Q., débarcadère	.....	.....	.....	166	.....	.....	
Tiffin, Ont., dragage	.....	.....	.....	257	.....	.....	
Tignish, I. P.-E., brise lames	.....	.....	.....	80	.....	.....	
Tiverton, N.-E., brise-lames	.....	.....	.....	59	.....	.....	
Toney (Rivière), N.-E., jetées	.....	.....	.....	60	.....	.....	
Toronto, Ont., agrand. de la salle d'exercice	.....	.....	39	.....	.....	.....	
" dragage et brise-lames	.....	.....	.....	195, 258	.....	.....	
" bureau de poste	.....	.....	40	.....	.....	.....	
" " "F"	.....	.....	41	.....	.....	.....	
" douanes	.....	.....	40	.....	.....	.....	
" observatoire	.....	.....	39	.....	.....	.....	
Tracadie, N.-E., brise-lames	.....	.....	.....	60	.....	.....	
Tracadie, N.-B., Lazaret	.....	.....	10	.....	.....	.....	
Tracadie, N.-B., quai	.....	.....	.....	114	.....	.....	
Travaux de dragage, Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	208, 212	.....	.....	
" Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	208, 211	.....	.....	
" Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	208, 209	.....	.....	
" Province de Québec	.....	.....	.....	208, 213	.....	.....	
Treadwell, Ont., quai	.....	.....	.....	196	.....	.....	
Trois-Pistoles, P.Q., quai et brise-lames	.....	.....	.....	166	.....	.....	
Trois-Rivières, P.Q., bâtiment d'exercice	.....	.....	19	.....	.....	.....	
" " quai	.....	.....	166	.....	.....	.....	
Truro, N.-E., dépot d'armes	.....	.....	6	.....	.....	.....	
Tynemouth (Ruisseau), N.-B., quai	.....	.....	.....	114	.....	.....	
V							
Vancouver, C.-A., ancien bureau de poste	.....	.....	51	.....	.....	.....	
" bureau de poste	.....	.....	50	.....	.....	.....	
" édifice public	.....	.....	50	.....	.....	.....	
" "	.....	.....	51	.....	.....	.....	
" hangar d'immig. au quai du C.P.R.	.....	.....	50	.....	.....	.....	
" hôpital de l'immig	.....	.....	50	.....	.....	.....	
" hôpital de la marine	.....	.....	51	.....	.....	.....	
Varennes, P.Q., quai	.....	.....	.....	167	.....	.....	
Vaudreuil, P.Q., dragage	.....	.....	.....	252	.....	.....	
Victoria, C.-A., dragage	.....	.....	.....	338	.....	.....	
" I. P.-E., (Crapaud) dragage	.....	.....	.....	213	.....	.....	
" N.-E., brise-lames	.....	.....	.....	61	.....	.....	
" Ont., dragage	.....	.....	.....	258	.....	.....	
Ville-Marie, P.Q., dragage	.....	.....	.....	252	.....	.....	
W							
Walkerton, Ont., dépôt d'armes	.....	.....	41	.....	.....	.....	
Wallace, N.-E., quai, etc.	.....	.....	.....	61	.....	.....	
Waushabaushene, Ont., dragage	.....	.....	.....	258	.....	.....	
Weedon-Station, P.Q., digues	.....	.....	.....	167	.....	.....	
Wendover, Ont., quai, etc.	.....	.....	.....	197	.....	.....	
Westville, N.-E., édifice public	.....	.....	7	.....	.....	.....	
White-Cloud-Island, (Ile-du-nuage-blanc), Ont., quai	.....	.....	.....	197	.....	.....	
White-Head, N.-E., appontement	.....	.....	.....	63	.....	.....	

Localités, etc.	Page. 1e partie	Page. 2e partie	Page. 3e partie	Page. 4e partie	Page. 5e partie	Page. 6e partie	Page. 7e partie
W							
Whitney, N.-E., dragage	.....	.....	.....	210	.....	.....	
Whycocomagh, N.-E., appontement	.....	.....	.....	64	.....	.....	
Wiarton, Ont., brise-lames	.....	.....	.....	198	.....	.....	
" " dragage	.....	.....	.....	258	.....	.....	
William-Head, C.-A., station des lépreux, île Darcy	.....	.....	52	.....	.....	.....	
William-Head, C.-A., station de la quarantaine	.....	.....	52	.....	.....	.....	
Wilson's-Beach (Campobello), N.-B., brise-lames	.....	.....	.....	115	.....	.....	
Windsor, N.-E., barrage	.....	.....	.....	64	.....	.....	
" " dragage	.....	.....	.....	210	.....	.....	
Wingfield (bassin de), Ont., dragage	.....	.....	.....	258	.....	.....	
Wingham, Ont., édifice public	.....	.....	41	.....	.....	.....	
Winnipeg, Man., bâtiment d'immig. nº 3	.....	.....	45	.....	.....	.....	
" " " " nº 4	.....	.....	45	.....	.....	.....	
" " bureau de poste "B"	.....	.....	45	.....	.....	.....	
" " douane	.....	.....	44	.....	.....	.....	
" " entrepôt d'inspection	.....	.....	45	.....	.....	.....	
" " nouvel entrep. d'insp.	.....	.....	45	.....	.....	.....	
" " nouvelle poste centrale	.....	.....	45	.....	.....	.....	
" " (rivière), dragage	.....	.....	.....	334	.....	.....	
Winnipegosis, Man., dragage	.....	.....	.....	333	.....	.....	
Woburn, P.Q., quai	.....	.....	.....	167	.....	.....	
Woodstock, N.-B., édifice public	.....	.....	11	.....	.....	.....	
" Ont., "	.....	.....	41	.....	.....	.....	
Y							
Yamaska (rivière), P.Q., dragage	.....	.....	.....	252	.....	.....	
Yarmouth, N.-E., barre	.....	.....	.....	66	.....	.....	
" " dragage	.....	.....	.....	210	.....	.....	
Yamaska (écluse d'), P.Q., dragage	.....	.....	.....	346	.....	.....	

PARTIE I

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

SUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1908

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

SUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1908

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 28 décembre 1908.

L'Honorable WILLIAM PUGSLEY,
Ministre des Travaux Publics du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des opérations du ministère des Travaux publics, durant l'exercice clos le 31 mars dernier.

DEPENSES.

L'expansion continue de cette importante branche des services publics apparaît nettement dans les états des dépenses fournis par le comptable pour l'exercice 1907-8. Ces dépenses s'élèvent au chiffre total de $11,199,384.94, soit une augmentation de $1,851,959.63 sur celles de l'exercice 1905-6 que l'on peut prendre comme base de comparaison eu égard au changement de durée de l'exercice, le précédent rapport pour 1906-7 ne couvrant qu'une période de neuf mois. La désignation des dépenses figure comme suit dans les différents services du ministère:

Travaux concernant les ports et les rivières	$2,447,882 02
Dragage et outillage	3,344,306 56
Glissoires et estacades	144,716 54
Ponts et chemins	19,158 84
Edifices publics	4,331,901 40
Lignes télégraphiques	462,233 43
Divers	449,186 15
Total	$11,199,384 94

En passant en revue les rapports annuels des quelques dernières années, il est intéressant de remarquer, par comparaison, la quantité de travail qu'a dû accomplir le ministère pour se maintenir au niveau du développement du pays.

En 1897, le total des dépenses était de $1,744,654.21. En 1900, il s'éleva à $3,563,-026.34. En 1904, il atteignit $6,492,273.52, et, à l'heure présente, comme le montre le précédent tableau concernant l'exercice 1908, il se monte à $11,199,384.94.

RECETTES.

Les recettes perçues par le ministère durant l'exercice que nous examinons présentent un total de $299,430.18, soit une augmentation de $38,115.51 sur celles de l'année 1906 qui, comme nous l'avons dit plus haut, est la plus récente qu'il nous soit possible de prendre comme base de comparaison. Ces recettes se répartissent comme suit:

Glissoires et estacades	$ 86,760 67
Formes de radoub	63,208 58
Loyers	17,189 08
Lignes télégraphiques	121,553 57
Recettes éventuelles	10,718 28
Total	$299,430 18

A l'exception des recettes éventuelles, chaque article du budget des recettes montre une augmentation sur l'article correspondant dans l'exercice précédent. En considérant les mêmes années que l'on a prises comme comparaison pour les dépenses, nous constatons que les recettes du ministère présentent un surplus en progression constante, s'élevant de $128,790.83 en 1897 à $133,562.92 en 1900, à $273,062.59 en 1904, et à $299,430.18 en 1908.

PORTS ET RIVIERES.

L'ensemble des dépenses concernant cette branche de l'administration, y compris le dragage, les estacades et les glissoires, ainsi que les ponts et les routes, s'élève à $5,956,063.96. Dans ce total, les travaux de dragage pour améliorer les ports et les cours d'eau navigables figurent pour une somme de $3,344,306.56.

L'un des plus vastes, sinon des plus importants problèmes pour un jeune pays est celui des transports. Aussi, le ministère des Travaux publics s'est-il attaché dans l'exécution de ses ouvrages à assurer les facilités d'accostage exigées aux divers points de transbordement, ainsi que le prolongement et l'agrandissement des voies navigables existantes, conditions de la plus haute importance pour le commerce et le trafic de tout le pays.

Pendant plusieurs années, le ministère a poursuivi systématiquement l'amélioration des ports principaux sur les Grands Lacs, le long du chenal du Saint-Laurent, ainsi que sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, et, après une enquête des plus approfondies faite par la commission Royale des transports, de 1903 à 1905, il a eu non seulement la grande satisfaction d'apprendre que sa politique était approuvée,

mais d'être l'objet de pressantes sollicitations qui l'ont obligé à augmenter immédiatement le champ de son entreprise, de manière à créer des ports nationaux ou francs selon les méthodes les plus modernes et les plus recommandées, pour le trafic canadien d'importation et d'exportation. Les ports désignés étaient Fort-William et Port-Arthur, Depot-Harbour, Midland, Port-Colborne, Kingston, Montréal, Québec, Saint-Jean N.-B., Halifax, Sydney, Vancouver, Victoria et les terminus sur le Pacifique des chemins de fer du Grand-Tronc et du Nord-Canadien. On a déjà commencé les travaux d'amélioration de ces ports, avec toute la diligence que permettaient les circonstances, ainsi que le démontre le tableau suivant des dépenses effectuées:

	De 1899 à 1903.	De 1904 à 1908.
Montréal	$503,536 12	$520,410 48
Québec	19,467 65	793,099 56
Port Arthur	53,268 87	469,811 50
Fort William	98,449 65	747,495 65
Depot Harbour	31,797 81	213,729 05
Midland	49,420 29	355,439 62
Port Colborne	445,829 06	444,939 72
Kingston	20,258 38	13,474 09
Port-Colborne	445,829 06	444,939 72
Saint-Jean (port seulement)	29,111 49	859,331 25
*Halifax	184,528 62	1,511,204 02
Vancouver	6,972 00	
Victoria	51,244 66	197,962 81

Les conditions physiques et la création d'établissements le long du Saint-Laurent ont retardé le développement du pays vers le nord; aussi nous trouvons-nous en présence d'une longue bande de territoire relativement étroite, s'étendant sur une distance de 3,000 milles d'un océan à l'autre et sur une largeur d'autant de centaines de milles. Il était donc nécessaire de développer les voies commerciales de l'ouest à l'est et vice versa.

Ce développement indispensable a été réalisé par la construction de trois grandes lignes de chemin de fer qui pénètrent dans les terres à blé de l'ouest canadien: le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique.

Le problème du transport des produits canadiens s'est trouvé principalement lié à la question de manutention de l'immense récolte provenant du nord-ouest, qui, en 1908, s'est élevée à 106,853,000 minots, d'une valeur estimée à $87,000,000, soit $30,000,000 de plus que celle de 1907. Le grain est, soit directement chargé dans les wagons pendant la moisson, soit emmagasiné dans des élévateurs aux gares de chemins de fer en attendant des moyens de transport disponibles. La capacité intérieure des élévateurs à l'ouest des Grands Lacs est actuellement de 42,812,400 minots, contre 39,734,000 en 1907. Dans les différents ports de transbordement, l'emmagasinage augmente rapidement. Fort-William et Port-Arthur ont maintenant

*Gare terminale du chemin de fer Intercolonial.

une capacité d'emmagasinage de 18,852,700 minots; Goderich, Kingston et Owen-Sound (C.P.R.), 2,296,000; Collingwood, Depot-Harbour, Meaford, Midland, Prescott et Tiffin (G.T.R.), 7,449,000; Port-Colborne, 800,000; Montréal, 3,250,000; Québec, 1,250,000; Saint-Jean ouest, 1,000,000; Saint-Jean, 500,000; Halifax, 500,000.

Le ministère a apporté la plus minutieuse attention à l'amélioration de tous les ports canadiens situés sur les Grands Lacs, qui sont dès maintenant engagés dans la lutte pour la concurrence du commerce du grain.

A Fort-William, on a poursuivi, au cours des trois dernières années, de vastes travaux de dragage dans le but d'agrandir et d'approfondir les rivières Kaministiquia et Mission, et de donner ainsi toutes facilités aux grands transports des lacs de prendre des cargaisons aux différents élévateurs. Une partie considérable du parcours possède maintenant une profondeur de 22 pieds, et il est de plus sérieusement question d'agrandir et de creuser le chenal jusqu'à 25 pieds. Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a acheté de l'administration des Affaires indiennes une étendue considérable de terrain à l'embouchure de la rivière Mission pour y établir de grandes gares terminales, et l'on se propose d'y faire des travaux de dragage pour la construction d'un bassin de virage indispensable ainsi que de mouillages. On a également poussé le dragage à Port-Arthur jusqu'à une profondeur de 22 pieds, et un contrat est actuellement en exécution pour la construction d'une nouvelle ligne de brise-lames. Ce dernier ouvrage sera exécuté par sections, et lorsqu'il sera complété suivant le projet actuel, Port-Arthur deviendra l'un des ports les mieux aménagés et les plus accessibles des Grands Lacs.

A Goderich, le brise-lames qui, sur une longueur de 500 pieds, avait été si fortement endommagé par les tempêtes, a été l'objet d'un nouveau contrat et les travaux de réparation s'y poursuivent avec succès. On a aussi exécuté du dragage dans le port intérieur jusqu'à une profondeur de 19 à 20 pieds. L'élévateur incendié en 1904 a été reconstruit et a repris son fonctionnement.

Au sujet des ports de la Baie-Georgienne, on a fait des travaux de dragage à Collingwood, Owen-Sound et Midland, et les deux grandes compagnies de chemins de fer, comprenant que la route vers Montréal en passant par la Baie-Georgienne est la plus naturelle et la plus rapide, ont commencé la construction de grandes gares terminales: le Grand-Tronc à Tiffin et le Pacifique-Canadien à Port-Victoria, ainsi que de doubles voies à pente de 4/10 pour cent reliant ces ports à leurs lignes principales, et susceptibles de transporter 40,000 minots de grain dans un seul train, ce qui leur permettra, par la réduction des frais de transport, de lutter à chances presque égales avec les taux de transport par voie du canal.

A Port-Colborne, on ne trouvait en 1898 nulles commodités; mais en 1903, on acheva la construction d'un brise-lames de 4,400 pieds de long qui, depuis, a été consolidé et amélioré. Le ministère des Canaux a construit et mis en fonctionnement un élévateur à grain d'une capacité de 800,000 minots, permettant le transbordement des grands transports des lacs dans les navires d'un tirant d'eau correspondant au canal et dans les barges à destination de Montréal.

La construction du quai en eau profonde à Trois-Rivières a été achevée avec plein succès, et celle du nouveau quai à Pointe-à-Carcy, Québec, se poursuit dans

d'excellentes conditions. Lors de la clôture du présent exercice, les travaux étaient complétés sur une longueur de 1,460 pieds.

Au port de Saint-Jean, N.-B., dont le mouvement d'exportation et d'importation hivernale se développe très rapidement, on a exécuté d'importants travaux de dragage sur le côté ouest du port qui permettent d'obtenir, à marée basse, des mouillages de 30 à 32 pieds nets de profondeur, susceptibles de recevoir les grands vapeurs *Empress* de la compagnie du Pacifique-Canadien et des lignes Donaldson et Allan. On se prépare à commencer le développement systématique du côté ouest, et le ministère a pris en sérieuse considération l'établissement d'un débarcadère terminal modèle en eau profonde dans la partie du port désignée sous le nom de baie Courtney, où l'on exécute actuellement des levés détaillés.

Il est bon d'insister sur ce fait, que, dans la construction de ses ports nationaux, le Canada met à profit l'expérience acquise dans l'établissement des ports plus anciens de l'Europe, et qu'il procède, dans chaque cas, suivant un plan d'ensemble de développement, dont l'exécution peut être, à ses débuts, entreprise modestement, comme le permettent les moyens d'un pays jeune, mais qui se prête à une extension régulière de temps en temps, au fur et à mesure du développement du pays et des besoins du commerce.

D'après ce qui précède, on peut voir que le Canada a pleine conscience des immenses espérances que lui réserve l'avenir, et que tous les efforts que peuvent suggérer la prudence et l'esprit d'entreprise sont mis en œuvre pour améliorer les circonstances favorables actuelles. Il est d'un grand intérêt de remarquer jusqu'à quel point les résultats ont été obtenus. Les expéditions des Grands Lacs à l'Océan ont considérablement augmenté; Boston et New-York ont perdu le trafic du grain d'Europe sur Montréal; Saint-Jean est maintenant en état de faire avec succès la concurrence à Portland pour le trafic d'hiver, et la route canadienne est reconnue comme la plus rapide et la plus courte pour le transport en transit d'Europe en Asie. Le tableau suivant montre sous une forme concise l'augmentation remarquable du commerce des grains effectué dans quelques ports canadiens pendant la saison de 1908.

Expédié de :—	Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.	Maïs.	Total en minots.
Montréal	27,405,034	116,545	1,268,689	255,012	678,184	.....	29,723,464
Fort-William et Port-Arthur	20,457,538	3,753,699	1,227,615	.....	964,828	.....	26,403,680
Collingwood	1,045,634	78,436	.....	.....	.....	1,374,254	2,498,324
Depot-Harbour	4,744,110	264,880	45,791	17,950	.....	537,149	5,609,880
Saint-John, N.-B	6,112,130	6,860	504,008	.....	.....	.....	6,637,531
Midland et Tiffin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,465,164
Kingston	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,834,925
Port-Colborne	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,864,000
Fort-William, et Port-Arthur, voie ferrée et d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68,194,300

Les quantités de blé reçues à Montréal se sont chiffrées par 30,843,373 minots, et celles de farine expédiées par 746,073 barils.

On estime la quantité de grain des Etats-Unis qui traverse Montréal pour être expédiée à environ 8,000,000 de minots.

Tout en apportant une attention soutenue au système de transports dans les principaux ports du Canada, le ministère n'a pas perdu de vue les besoins des ports moins importants situés le long des Grand Lacs, du Saint-Laurent et de l'immense ligne côtière des provinces maritimes, qui sont tout aussi intéressants au point de vue des expéditions locales. On a eu soin d'établir des brise-lames, des abris pour les navires et des quais aux endroits nécessaires, et d'améliorer par des travaux de dragage les chenaux conduisant à un grand nombre de centres d'expédition.

Au sujet de ces travaux de moindre importance, je dois dire que le ministère n'a pas toujours été à l'abri de la critique en ce qui concerne ceux qu'il a fait exécuter dans les provinces maritimes et le long du golfe du Saint-Laurent; mais ces critiques sont injustifiables si l'on considère les immenses bénéfices qu'en ont retiré les pêcheurs ainsi que toutes les personnes intéressées dans le trafic côtier, en faveur desquels ces ouvrages avaient été construits. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, par exemple, la dépense annuelle pour l'entretien de ces travaux publics ne dépasse pas $100,000, somme peu considérable si l'on se représente que les pertes d'existences et de propriétés se sont trouvées réduites au minimum pendant les dix dernières années. Lorsque les ports de refuge se trouvaient éloignés parfois de vingt milles des lieux de pêche, il était difficile aux pêcheurs de gagner un abri, tandis que, grâce à la construction de quelques petits ouvrages de protection, reliés au service des signaux, ils peuvent se diriger sur l'un de ces ports au premier signe de tempête. En 1889, la valeur des pêcheries réunies de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Québec était de $12,176,385; en 1893, de $13,505,673; en 1898, de $13,907,033; en 1903, de $15,339,714; en 1906, de $16,048,359. Pendant cette dernière année, on s'est servi de 1,121 goëlettes, 31,245 petites embarcations, évaluées à $2,919,-800 et munies d'équipements d'une valeur de $5,439,000. On voit donc aisément que les dépenses faites au profit de cette industrie de première importance donnent en retour un rendement centuple.

RAPIDES SAINT-ANDRÉ.

Un travail des plus importants dirigé par l'ingénieur en chef, et probablement unique sur ce continent, est la construction en cours de l'écluse et du barrage aux rapides Saint-André, Man.

Le contrat pour la maçonnerie de cette grande entreprise a été accordé en 1906 à la maison de construction bien connue de Montréal, Quinlan et Robertson, et est actuellement presque achevé. Celui concernant le reste des travaux, la construction d'un barrage mobile, et la fourniture d'acier, l'établissement d'un chemin de service, d'une grande route, d'un pont, d'un atelier de réparations, etc., a été récemment accordé à la Compagnie canadienne de fonderie, limitée de Toronto; l'on espère que la fin de l'année prochaine verra l'achèvement de la construction.

Ces améliorations permettront une navigation continue entre la ville de Winnipeg et le grand lac du même nom, soit sur une distance de quarante-huit milles, et l'on espère qu'elles contribueront efficacement à la solution du problème du combustible dans la villedes prairies, où le charbon est rare et par conséquent coûteux, en même temps qu'elles fourniront des moyens faciles d'expédition pour la production des carrières et des mines.

FORCES HYDRAULIQUES.

Avant de quitter cette branche de travaux du ministère, je désirerais toucher brièvement la question du développement des forces hydrauliques dans ses rapports avec les constructions exécutées par le ministère. Comme chacun le sait, ce n'est guère qu'au cours des dernières décades que les avantages offerts par l'utilisation des cours d'eau pour la production d'énergie ont été pleinement compris. Le Dr Pinchot, président de la convention nationale pour la conservation des ressources naturelles des Etats-Unis, déclare personnellement qu'il existe dans ce pays une quantité suffisante de forces hydrauliques développées ou non pour alimenter toutes les lignes de chemins de fer, toutes celles de tramways, et pour satisfaire aux besoins de toutes les industries existantes.

S'il en est ainsi, le Canada se trouve à cet égard dans une position égale, sinon meilleure, car les incursions faites dans ses réserves de " houille blanche " sont encore insignifiantes si l'on se représente les quantités qui restent à utiliser. Les Canadiens ne sont pas restés indifférents aux avantages qu'ils pouvaient retirer de cet héritage splendide. Les chutes de Niagara sont déjà exploitées dans toute la mesure compatible avec leur conservation comme l'une des merveilles scéniques du monde. De même le Sault-Sainte-Marie a atteint son maximum de développement, ainsi que les chutes de Montmorency. Les chutes de Shawinigan sur la rivière Saint-Maurice, les rapides de Lachine à Montréal, les chutes des Chaudières à Ottawa, celles de Kakabeka à Fort-William, fournissent actuellement un appoint pratique pour faire mouvoir les rouages des nombreuses manufactures qui ont surgi, non seulement dans leur voisinage immédiat, mais même, dans certains cas, à des distances considérables. On a aussi développé l'énergie hydraulique provenant des divers canaux canadiens, notamment de ceux de Welland, de Cornwall et de Beauharnois, qui est louée par le ministère des Chemins de fer et des Canaux pour des fins manufacturières et autres.

Je sais, monsieur le ministre, que vous prenez actuellement en sérieuse considération la question d'un système de développement semblable à celui que l'on a mis en pratique le long des canaux, en ce qui concerne ses rapports avec la construction de quelques-uns de ces importants barrages qu'il incombe au ministère des Travaux publics d'établir dans l'intérêt de la navigation et pour l'emmagasinage des eaux, et j'ai la ferme conviction que cette idée est une de celles qui se recommandent d'autant plus par elles mêmes, qu'elles sont l'objet d'un examen plus attentif, et qu'un semblable développement est destiné à devenir l'un des principaux articles de l'actif du ministère, susceptible d'augmenter colossalement les sources actuelles de son revenu.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

On vient d'achever un levé embrassant tout l'ensemble de ce projet fort important et très discuté, et, probablement, on publiera sur cette question un rapport complet. Des plans d'exécution détaillés ont été déposés sur le bureau de la Chambre des Communes pendant la dernière session du parlement; depuis cette époque, les ingénieurs en charge des études ont approfondi les problèmes les plus complexes relatifs à la construction des barrages et des écluses, ainsi qu'à l'emmagasinage de

l'eau nécessaire aux écluses au point de partage. En même temps, j'attirerai tout spécialement votre attention sur le rapport préliminaire préparé par M. Arthur St. Laurent, sous-ministre adjoint, qui figure dans le présent volume, à la page ?

Par le fait que le commerce des grains à Montréal a maintenant augmenté au point de dépasser celui de New-York, il devient évident que les voies navigables du Canada doivent être encore l'objet d'améliorations ultérieures, de manière à maintenir la suprématie de la route du Saint-Laurent sur toutes ses concurrentes. L'opinion se répand chaque jour davantage que le grain provenant de l'ouest des Etats-Unis aussi bien que de l'Ouest Canadien doit trouver son écoulement par la grande voie fluviale canadienne.

DRAGAGE.

Comme on l'a dit plus haut, les dépenses de l'exercice 1907-08 concernant ce champ particulier des travaux effectués par le ministère se sont élevé à $3,344,306.96. Dans les provinces d'Ontario et de Québec, des contrats ont été accordés et des améliorations exécutées aux endroits suivants:

Ontario.—Rivière "Blind", Bronté, Cobourg, Collingwood, Trenton, Goderich, Hamilton, Kincardine, Meaford, Midland, Tiffin, Owen-Sound, Penetanguishene, Pointe-Edouard, Port-Burwell, Port-Elgin, Port-Stanley, Rivière-de-la-Pluie, Rondeau, Sault Sainte-Marie, Summerstown, rivière Thames, Thornbury, Toronto, Port-Victoria, Wiarton, bassin de Wingfield et Waubaushene.

Québec.—Rivière Batiscan, rivière Bécancour, hauts-fonds de la Blanche, rivière Châteauguay, Dorion, rivière Godefroi, île au Foin, Hudson, rivière de L'Assomption, rivière Maskinongé, rivière Nicolet, Pointe Cavagnol, Port Saint-François, rivière de la Raquette, rivière Rimouski, Rivière-du-Loup (en haut), Rivière Jésus, Rivière Ouelle, Saint-André, rivière Saint-François, rivière Saint-Maurice, Saint-Pierre-les-Becquets, Saint-Placide, rivière Saguenay, Sorel, Vaudreuil, et rivière Yamaska.

Le système des contrats a été également étendu cette année aux provinces maritimes, où des travaux ont été donnés à l'entreprise à:

Nouvelle-Ecosse.—Arisaig, Lunenburg, baie Mahone, Petpeswick, Port-Dufferin et Sheet-Harbour.

Nouveau-Brunswick.—Saint-Jean, Rodney-Slip et Pointe-au-Sable.

Outre les travaux mentionnés ci-dessus, le ministère en a fait exécuter un grand nombre d'autres à l'aide de son propre outillage, qui comprend actuellement trente et une dragues avec leur équipement. Leurs noms, leur description et leur capacité se trouvent dans le présent volume, à la page 213 de la quatrième partie.

Le ministère a acheté de la compagnie des forges Polson, limitée, de Toronto la drague *Sir Wilfrid,* qu'il a remise en état et il fait actuellement construire à l'entreprise trois remorqueurs: deux par la compagnie Pontbriand, limitée, de Sorel, et un aux forges Burrill-Johnson, de Yarmouth, N.-E.; plus, des chalands à déblais en acier de 200 à 500 yards cubes de capacité: quatre aux forges Fleming, de Saint-Jean,

N.-B.; deux par I. Matheson, de New-Glasgow, N.-E.; deux par la compagnie Burrill-Johnson, de Yarmouth, N.-E.; deux aux forges Polson, de Toronto, Ont., et six par la Compagnie de constructions navales de Collingwood, Ont.

EDIFICES PUBLICS.

Un autre service important du ministère est celui chargé de la construction et de l'entretien des édifices publics de toute la Puissance, qui relèvent du ministère des Travaux publics. Le total des dépenses de ce chef, pendant l'année que nous examinons, s'élève, comme nous l'avons dit au début de ce rapport, à la somme de $4,331,-901.40; ce montant couvre non seulement la construction des nouveaux édifices, mais aussi toutes les dépenses relatives à l'entretien de ceux déjà existants, à leurs réparations, au chauffage, à l'éclairage, etc. Durant l'exercice 1907-8, on a commencé ou poursuivi la construction des édifices suivants:

Ontario.—Hôtels des postes, à North-Bay, Markham, Sainte-Marie, Renfrew; bureaux de poste, à Toronto, Kincardine, Owen-Sound et Simcoe; salles d'exercice à Belleville, et à Hamilton; magasins d'armement, à Strathroy et à Walkerton; à Ottawa, le musée commémoratif Victoria, le bâtiment du coelostat, l'annexe aux édifices du Parlement, et la bibliothèque de la cour suprême.

Québec.—Hôtels des postes à Chicoutimi, Iberville, Lévis, Saint-Jean, Montmagny, Nicolet, Lachute et Magog; salles d'exercice, à Trois-Rivières, Sherbrooke, et écuries pour la cavalerie à Saint-Jean; annexe à l'hôtel des postes de Montréal.

Nouvelle-Ecosse.—Hôtel des Postes à Antigonish, Canso, Inverness, Bridgewater, Glace-Bay, Shelburne, Westville; bâtiment des douanes à Halifax et salle d'exercice à Truro.

Nouveau-Brunswick.—Annexe au bâtiment des magasins militaires de Saint-Jean.

Manitoba.—Edifices publics à Neepawa, Selkirk, Saint-Boniface; magasin d'armement à Brandon, et nouvel hôtel des postes et entrepôt de contrôle à Winnipeg.

Saskatchewan.—Edifices publics à Saskatoon, Maple-Creek, Regina et Medicine-Hat, et un magasin d'armement à Medicine-Hat.

Alberta.—Edifices publics à Edmonton, et annexe au bureau de poste de Calgary.

Colombie-Anglaise.—Bureaux de poste à Cumberland, Ladysmith et Fernie; un hôpital pour les immigrants à Victoria, et le nouvel édifice public de Vancouver.

Parmi les principaux édifices qui sont actuellement en cours de construction et en voie d'achèvement rapide, l'annexe à l'hôtel central des postes à Montréal, l'annexe aux édifices du parlement à Ottawa, le musée commémoratif Victoria, l'annexe à l'arsenal de Toronto et au magasin d'armement de Hamilton, le magasin d'armement de Guelph, l'édifice public de North-Bay, le magasin d'armement de Brandon, les édifices publics de Regina et d'Edmonton, et le nouvel hôtel des postes de Vancouver sont un véritable honneur pour le ministère et un monument durable du génie de l'architecte en chef, M. David Ewart, I.S.O., et des membres éminents de son personnel.

Le but constant de l'architecte en chef est aussi de maintenir tous les édifices publics placés sous sa surveillance dans le meilleur état d'entretien compatible avec les allocations dont le parlement lui permet de disposer. Il est du devoir des gardiens qui habitent dans nombre de ces édifices, de les tenir en parfait état d'entretien et de signaler à l'architecte en chef les réparations qui s'imposent de temps en temps. On ne se fait, je pense, qu'une impression générale assez vague du travail considérable nécessité par la surveillance des édifices publics de la Puissance qui sont actuellement au nombre de 380. Chaque nouvelle construction vient y ajouter sa quote-part, et je ne pense pas que l'on puisse donner une meilleure démonstration de l'accroissement rapide des travaux relatifs à l'entretien que d'attirer l'attention sur les dépenses qu'ils ont entraînées. En 1888, le coût et l'entretient des édifices publics a été de $261,589.63; en 1898, de $334,732.20; en 1903, de $549,488.86; en 1908 il a atteint la somme de $932,447.63.

TÉLÉGRAPHES.

Le nombre total de milles de lignes télégraphiques actuellement sous le contrôle du ministère est de 7,225; ce service possède 393 bureaux qui ont transmis au cours de l'exercice 1907-8 un total de 105,000 dépêches. Toutes les lignes ont été maintenues en bon état et ont fourni un travail très satisfaisant.

Durant cette année, on n'a pas construit de nouvelles lignes de longueur considérable, mais on a établi un certain nombre de prolongements à celles déjà existantes dans les Provinces maritimes, dans la province de Québec, principalement dans le district de Chicoutimi, et dans les nouvelles provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta.

En examinant le rapport du contrôleur général des télégraphes, cinquième partie, on remarquera que le coût de l'entretien dépasse le chiffre des recettes, mais les avantages dont les régions desservies par ces lignes ont bénéficié compensent et au delà les dépenses encourues par la Puissance. La plus grande partie des lignes télégraphiques du gouvernement sont construites à travers des districts presque inhabités, ainsi que le long du golfe du Saint-Laurent, où des compagnies particulières ne pourraient pas réaliser des recettes suffisantes pour justifier la création et la mise en exploitation d'un service télégraphique.

Les bénéfices qu'en ont retiré, sur l'Atlantique, le trafic d'expéditions, les pêcheurs et le service des signaux, ainsi que, dans le Nord-Ouest, les colons et la police montée, sont incalculables; de même, la ligne du Yukon est indispensable pour tenir cette région éloignée de la Puissance en contact avec le reste du Canada et le monde extérieur. A mesure que le pays s'ouvrira et que des voies ferrées s'y construiront, un grand nombre de lignes télégraphiques du gouvernement se trouveront naturellment abandonnées ou passeront sous le contrôle des chemins de fer et d'autres compagnies, à moins qu'un jour vienne où le Canada jouira des avantages d'une vaste organisation de postes et télégraphes, et où la division des télégraphes se trouvera transformée en un des plus importants ministères.

Dans plusieurs circonstances, on a constaté que l'intérêt public trouvait plus d'avantage à la transformation des lignes primitivement destinées au service télégra-

phique en lignes téléphoniques. L'opération est fort simple et permet de mieux satisfaire aux besoins de la population.

On a essayé dans quelques cas d'employer la même ligne pour le service télégraphique et téléphonique, mais on ne pourrait guère affirmer que les résultats aient été satisfaisants.

COMMISSION INTERNATIONALE DES VOIES NAVIGABLES.

Cette commission, instituée au printemps de 1905, et composée de représentants des gouvernements canadien et des Etats-Unis, a accompli un travail de la plus haute importance en déterminant une base d'entente pour un grand nombre de questions délicates relatives à l'emploi des eaux frontières entre les deux pays. L'an dernier, on a examiné le projet de barrage du Saint-Laurent, près de Cornwall, mais à cause des vastes et puissants intérêts mis en jeu, et sur votre demande, la proposition a été renvoyée, pour fins d'examen, aux ingénieurs en chefs des ministères des Travaux publics, des Chemins de fer et des Canaux, et de la Marine et des Pêcheries. Ces messieurs ont fait une étude approfondie de la question, et ont soumis un rapport qui soulève un grand nombre d'objections matérielles contre le projet présenté.

La commission s'occupe actuellement de la délimitation de la frontière et de son report sur les cartes modernes, le long des eaux du Saint-Laurent, depuis son intersection avec le 45e parallèle à Saint-Régis, à travers les Grands Lacs et les rivières qui les relient, jusqu'à l'embouchure de la rivière Pigeon.

On a également entamé, par l'intermédiaire de la commission, des négociations avec les autorités de Washington dans le but de conclure un traité qui établirait sous une forme difinitive les principes et les conventions admis par la commission mixte et résultant de son enquête sur les conditions actuellement existantes relativement aux eaux internationales. On pense que le traité proposé comprendra aussi quelques réglementations uniformes concernant les pêcheries et la navigation des Grands Lacs, et l'on estime qu'il sera bientôt prêt à être soumis à la ratification du gouvernement impérial et de celui des Etats-Unis.

OBSERVATIONS GENERALES.

Dans la deuxième partie de ce rapport se trouve l'état financier des opérations du ministère rédigé par le comptable, M. A. G. Kingston. Il comprend deux divisions, A et B. La division A donne les détails des dépenses relatives aux différents édifices et aux travaux dans les ports et les rivières sous les rubriques "Constructions et améliorations", "réparations et fournitures", et "personnel et entretien"; la division B indique le coût des divers services pour chaque édifice public.

La 6e partie renferme l'intéressant rapport du percepteur du Revenu, et le 7e les états fournis par l'aviseur légal, donnant les contrats accordés par le ministère des Travaux publics du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, les propriétés achetées ou vendues, et celles données à bail ou louées par le ministère pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Au cours de cette année, le ministère s'est vu privé, pour cause de démission, des services de M. Antoine Gobeil, I.S.O., qui, pendant dix-sept ans, avait occupé la position de sous-ministre; il avait pratiquement cessé tout service au ministère depuis le 1er janvier dernier, ayant obtenu un congé de six mois à l'expiration duquel il a été inscrit sur la liste des retraités. M. Gobeil appartenait au ministère depuis 1872, et, grâce à son énergie et à son habileté manifeste, il s'était graduellement élevé jusqu'à en devenir le chef permanent exécutif. Le 12 mars dernier, il a été l'objet d'une démonstration marquée de l'estime en laquelle le tenaient les membres du personnel, avant son départ pour l'Europe d'où il est revenu en meilleure condition de santé. M. Gobeil se propose actuellement d'ouvrir un bureau de consultation légales à Montréal, et ses anciens collègues lui souhaitent tout le succès possible dans l'exercice d'une profession pour laquelle ses multiples qualités le désignent si remarquablement.

En terminant, je désire offrir mes sincères remerciements au personnel et aux chefs de service de ce ministère pour le zèle et le succès avec lesquels ils se sont acquittés des lourdes et nombreuses obligations qui leur ont incombé au cours des travaux exécutés par ce service si important de l'administration fédérale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.

OTTAWA, 28 décembre 1908.

PARTIE II

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1908

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, 26 décembre 1908.

M. NAPOLÉON TESSIER, secrétaire,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des dépenses faites par ce ministère pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Ainsi que les années précédentes, le rapport comporte trois états, avec tableaux:—

Etat A.—Cet état donne le montant des dépenses faites pour chaque ouvrage, sous les différentes rubriques: (1) construction et améliorations, (2) réparations, (3) personnel et entretien. Comme on pense qu'il est opportun de désigner davantage le coût d'entretien des édifices publics, toutes les fois qu'il en sera question, on trouvera dans un second état les renseignements y ayant trait. Quant au coût total d'entretien afférent à chaque province, ainsi qu'il est dit ci-dessous, nous le donnons sous un seul article dans l'état A. Lorsqu'il s'agira de ports et de rivières, on trouvera dans une colonne supplémetnaire le coût de leur dragage.

Etat B.—Cet état donne séparément pour chaque édifice, le coût du loyer, des salaires, du chauffage, de l'éclairage et de l'eau.

Etat C.—Cet état donne les montants des fonds avancés par le gouvernement, pour la construction de certains ouvrages partiellement publics, et ce après que les autorités eurent statué à cet effet, et que des fonctionnaires du ministère les eurent inspectés.

Pendant l'exercice la dépense totale s'est élevée à $11,199,384.94.

Le travail fait par le personnel sous mes ordres peut se résumer, brièvement, comme suit pour l'exercice 1907-08:—

—	Nombre de chèques émis.	Montant.
		$ c.
Paiement direct, par chèques du ministère—		
Emis par le bureau du comptable, à Ottawa	53,404	4,327,470 28
" " les agences du ministère	8,819	609,254 84
Total des chèques	62,223	4,936,725 12
Paiements par chèques émis par le receveur général, pour travaux faits à l'entreprise, etc., et sur demandes du comptable à l'auditeur général	1,083	6,262,659 82
Dépense totale		11,199,384 94

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. KINGSTON,
Comptable en chef.

ÉTATS DES DÉPENSES

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1908

ETAT A.—Donnant le montant des dépenses faites par le ministère des travaux publics du Canada pendant l'exercice révolu le 31 mars 1908.

Nom de l'ouvrage.	Construction et amélioration.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst bureau de poste, etc.	.....	3,798 49	.....	3,798 49
Annapolis "	.....	49 45	.....	49 45
Antigonish "	7,639 32	130 54	.....	7,769 86
Arichat "	.....	1 07	.....	1 07
Baddeck "	.....	84 00	.....	84 00
Bridgewater "	2,448 08	.....	.....	2,448 08
Canso "	6,336 40	.....	.....	6,336 40
Dartmouth "	.....	78 97	.....	78 97
Digby "	.....	32 16	.....	32 16
Glace-Bay "	5,826 11	.....	.....	5,826 11
Guysboro' "	.....	101 39	.....	101 39
Halifax, bureau du Contrôleur	.....	61 50	.....	61 50
" lazaret pour les bestiaux	.....	339 98	.....	339 98
" douane (nouvelle bâtisse)	14,177 31	162 80	.....	14,340 11
" bureau de l'immigration	.....	2,770 42	.....	2,770 42
" bâtiment de détention	14,078 24	.....	.....	14,078 24
" Ile Lawlor, lazaret quarantaine (hôpital d'hiver)	.....	3,876 84	.....	3,876 84
" bureau de poste (ancien édifice Dominion)	.....	6,765 98	.....	6,765 98
Inverness bureau de poste etc.	9,727 60	.....	.....	9,727 60
Kentville "	.....	14 11	.....	14 11
Liverpool "	.....	518 73	.....	518 73
Lunenburg "	.....	464 39	.....	464 39
Nappan, ferme modèle	.....	695 85	.....	695 85
New-Glasgow, bureau de poste, etc.	.....	1,942 31	.....	1,942 31
North-Sydney "	.....	84 97	.....	84 97
Pictou édifice de la douane	.....	62 98	.....	62 98
" bureau de la douane	.....	503 50	.....	503 50
Pointe Edward, lazaret	.....	1,630 88	.....	1,630 88
Shelburne, bureau de poste, etc.	146 35	.....	.....	146 35
Springhill "	.....	71 07	.....	71 07
Sydney "	.....	141 89	.....	141 89
Sydney-Mines "	.....	20 10	.....	20 10
Truro, arsenal	8,873 34	.....	.....	8,873 34
" bureau de poste, etc.	.....	3,449 03	.....	3,449 03
Westville "	3,608 25	.....	.....	3,608 25
Windsor "	.....	6 40	.....	6 40
Yarmouth "	.....	177 79	.....	177 79
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de la Nouvelle-Ecosse (pour détails voir page 32)	.....	.....	37,868 36	37,868 36
Totaux, Nouvelle-Ecosse	72,861 00	28,037 59	37,868 36	138,766 95
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, bureau de poste, etc	.....	3,209 18	.....	3,209 18
" lazaret	.....	422 50	.....	422 50
Montague, bureau de poste, etc.	.....	91 73	.....	91 73
Souris "	3,470 65	.....	.....	3,470 65
Summerside "	.....	496 52	.....	496 52
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de l'Ile du Prince-Edouard (pour détails voir page 32)	.....	.....	7,147 69	7,147 69
Totaux, Ile du Prince-Edouard	3,470 65	4,219 93	7,147 69	14,838 27

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES.—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et amélioration	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste etc	.....	63 65	.....	63 65
Campbellton "	.....	201 55	.....	201 55
Chatham "	.....	175 10	.....	175 10
" lazaret	.....	239 84	.....	239 84
Dalhousie, bureau de poste	.....	19 75	.....	19 75
Fredericton, salle d'exercices	439 50	.....	.....	439 50
" bureau de poste, etc	.....	678 33	.....	678 33
Marysville "	.....	167 45	.....	167 45
Moncton "	.....	1,499 26	.....	1,499 26
Newcastle "	.....	544 10	.....	544 10
Richibucto "	.....	471 05	.....	471 05
Saint-Jean, édifice de la douane	.....	1,899 50	.....	1,899 50
" bâtiments des immigrants	.....	881 07	.....	881 07
" magasins militaires	3,301 61	.....	.....	3,301 61
" lazaret de l'île aux Perdrix	11,504 40	.....	.....	11,504 40
" bureau de poste	.....	988 73	.....	988 73
" banque d'épargne	.....	227 93	.....	227 93
" bureau de poste ouest	.....	46 69	.....	46 69
Saint-Stephen, bureau de poste, etc	.....	545 50	.....	545 50
Sussex "	.....	92 30	.....	92 30
Tracadie, lazaret	10,600 32	62 10	.....	10,662 42
Woodstock, arsenal	1,100 00	.....	.....	1,100 00
" bureau de poste, etc	.....	384 85	.....	384 85
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Nouveau-Brunswick (pour détails voir page 32)	.....	.....	32,508 67	32,508 67
Totaux, Nouveau-Brunswick	26,945 83	9,188 75	32,508 67	68,643 25
Québec.				
Actonvale, bureau de poste, etc	.....	149 86	.....	149 86
Athelstan "	.....	337 55	.....	337 55
Aylmer "	.....	388 85	.....	388 85
Berthierville "	.....	826 22	.....	826 22
Buckingham "	.....	23 85	.....	23 85
Chicoutimi "	7,370 62	.....	.....	7,370 62
Cookshire "	31 35	.....	.....	31 35
Coaticook "	.....	1,407 47	.....	1,407 47
Drummondville "	.....	891 35	.....	891 35
Dundee, édifice de la douane	.....	352 60	.....	352 60
Grosse-Isle, améliorations faites au lazaret	12,646 83	.....	.....	12,646 83
" appareils de désinfection, y compris bâtiment	6,283 26	.....	.....	6,283 26
Farnham, bureau de poste, etc	.....	30 25	.....	30 25
Fraserville "	.....	1,493 63	.....	1,493 63
Granby "	.....	36 38	.....	36 38
Hull "	.....	49 20	.....	49 20
Hochelaga "	.....	136 20	.....	136 20
Iberville "	5,619 84	1 05	.....	5,620 89
Joliette, arsenal	40 00	.....	.....	40 00
" bureau de poste, etc	.....	149 58	.....	149 58
Knowlton "	341 80	.....	.....	341 80
Lachine "	.....	124 63	.....	124 63
Lachute "	393 56	.....	.....	393 56
Lac Mégantic "	31 75	.....	.....	31 75
Laprairie "	.....	410 87	.....	410 87
L'Assomption "	.....	0 25	.....	0 25
L'Epiphanie "	.....	94 50	.....	94 50
Lennoxville, lazaret à bestiaux	.....	135 00	.....	135 00
Lévis, bureau de poste, etc	11,154 79	181 53	.....	11,336 32
Longueuil "	1,576 45	40 75	.....	1,617 20
Magog "	470 73	.....	.....	470 73
Marieville "	41 65	.....	.....	41 65

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Montmagny	7,457 38	3 00		7,460 38
Montréal, bureau du receveur général adjoint		2,962 40		2,962 40
" édifice de la douane		5,399 26		5,399 26
" " force motrice de l'ascenseur			27 50	27 50
" entrepôt d'inspection		22,096 67		22,096 67
" " force motrice des ascenseurs			433 29	433 29
" nouvel entrepôt d'inspection	10,165 00			10,165 00
" bureau d'immigration		299 49		299 49
" bureau du revenu de l'intérieur		1,197 03		1,197 03
" bureau de poste (principal)	273,470 60	30,463 27		303,933 87
" " force motrice des ascenseurs			3,440 01	3,440 01
" système de tubes pneumatiques entre le b. de poste principal et les nouveaux bureaux	1,546 10			1,546 10
" nouveau bureau B, de la rue Ste-Catherine ouest	30,159 85	153 73		30,313 58
" bureau C, 226*a*, Amherst	2,943 41	23 85		2,967 26
Nicolet, bureau de poste, etc	10,863 64			10,863 64
Nominingue, bâtiment d'immigration	1,649 50			1,649 50
Péribonka " " "	133 75	14 50		148 25
Plessisville, bureau de poste, etc	2,843 75			2,843 75
Pointe Saint-Charles, bureau, de poste, etc		221 40		221 40
Poltimore "		162 00		162 00
Québec, Citadelle de, appts du Gouverneur général		1,998 20		1,998 20
" salle d'exercices, école de canonnage	169 90			169 90
Québec, édifice de la douane		798 90		798 90
" salle d'exercices, agrandissement du bâtiment et nivellement du terrain	1,000 19			1,000 19
" entrepôt d'inspection		2,305 08		2,305 08
" Bâtiment du quai du Roi (signaux de la marine, trieurs, inspecteur du gaz, poids et mesures)		843 01		843 01
" bâtiments des immigrants, réparations		2,615 32		2,615 32
" " hôpital pour les cas de trachoma	37,377 68			37,377 68
" bureau de poste		5,957 87		5,957 87
" " force motrice pour la mach. à étamper			242 57	242 57
" magasins de l'arsenal du Dominion	18,185 23			18,185 23
" Saint-Roch, bureau de poste		1 91		1 91
Richmond, arsenal		1 15		1 15
" bureau de poste, etc		1,244 87		1,244 87
Rimouski " "		6 06		6 06
Roberval, hangar des immigrants		687 23		687 23
Sherbrooke. salle d'exercices	623 92			623 92
" bureau de poste, etc		1,211 56		1,211 56
Sorel " "		676 78		676 78
Saint-Gabriel de Brandon, bureau de poste, etc		135 00		135 00
Saint-Henri, bureau de poste, etc	613 05	54 13		667 18
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices	3,081 96			3,081 96
" édifice du revenu de l'intérieur	3 95	195 81		199 76
" bureau de poste	1,748 59	147 98		1,896 57
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc		1,365 48		1,365 48
Saint-Jean "	15,030 90	423 80		15,454 70
" bâtiments militaires, écuries pour la cavalerie	12,693 94			12,693 94
Saint-Louis du Mile-End, bureau de poste, etc		580 40		580 40
Terrebonne, bureau de poste, etc		6 73		6 73
Thetford Mines, bureau de poste, etc		129 32		129 32
Trois-Rivières, édifice de la douane		5,969 54		5,969 54
" salle d'exercices	4,300 09	9 60		4,309 69
" bureau de poste		1,819 85		1,819 85
Valleyfield, bureau de poste, etc		131 49		131 49
Victoriaville " "		889 94		889 94
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices Québec (pour détails voir page 33)			138,062 14	138,062 14
Totaux, Québec	482,065 01	100,465 18	142,205 51	724,735 70

PARTIE II.—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.				
Alexandria bureau de poste, etc	3,096 47	43 16		3,139 63
Almonte " "		714 49		714 49
Amherstburg " "		40 70		40 70
Arnprior " "		2,153 01		2,153 01
Barrie " "	105 00	55 40		160 40
Belleville, arsenal	35,055 55			35,055 55
" bureau de poste, etc		1,327 04		1,327 04
Berlin " "		1,168 15		1,168 15
Bowmanville " "	110 00	40 92		150 92
Brampton " "	105 00	462 69		567 69
Brantford, salle d'exercices	1,803 78			1,803 78
" bureau de poste, etc	3,999 86	151 00		4,150 86
Bridgeburg " "	110 00	37 77		147 77
Brockville, salle d'exercices	54 54			54 54
" bureau de poste, etc		816 92		816 92
Burford, salle d'exercices		20 04		20 04
Carleton Place, bureau de poste, etc	145 00	697 65		842 65
Cayuga " "		163 79		163 79
Chatham, arsenal	11,514 52			11,514 52
" bureau de poste, etc		351 26		351 26
Clinton " "		304 73		304 73
Cobourg " "		398 03		398 03
Collingwood " "		8 00		8 00
Cornwall " "		350 15		350 15
Deseronto " "		26 54		26 54
Dundas " "		3 25		3 25
Fort William " "		2,152 16		2,152 16
Galt " "	2,123 96	386 35		2,510 31
Gananoque, édifice de la douane		1,387 31		1,387 31
" bureau de poste		390 84		390 84
Glencoe, bureau de poste, etc	1,283 02			1,283 02
Goderich " "	105 00	147 26		252 26
Gore Bay, agence indienne		196 21		196 21
Guelph, salle d'exercices	35,149 18			35,149 18
" bureau de poste, etc	160 00	659 74		819 74
Hamilton, salle d'exercices	100,036 35			100,036 35
" édifice de la douane, etc		1,361 09		1,361 09
" " " force motrice p. les mach.			13 19	13 19
" bureau de poste	12,496 41	276 43		12,772 84
" " force motrice p. l'ascenseur			63 00	63 00
Havelock, bureau de poste, etc		62		62
Hawkesbury " "	220 00	1,213 84		1,433 84
Ingersoll " "		755 46		755 46
Kenora " "		177 01		177 01
Kincardine " "	640 88			640 88
Kingston, édifice de la douane		634 76		634 76
" entrepôt d'inspection		48 00		48 00
" bureau du revenu de l'intérieur		35 70		35 70
" bureau de poste		2,650 38		2,650 38
Kingston, édifices militaires—				
Casernes d'artillerie de campagne R. C	8,176 67			8,176 67
Nouveaux logis des domestiques	9,477 24			9,477 24
Ecuries	469 91			469 91
Tête de Pont, casernes de la—changements aux batiments A, C, et E	977 95			977 95
Leamington, bureau de poste, etc	2,525 50			2,525 50
Lindsay " "	110 00	869 84		979 84
London, édifice de la douane		1,120 88		1,120 88
" salle d'exercices et arsenal		1 50		1 50
" bâtim. milit., nouveau bâtim. des magasins	7,031 79			7,031 79
" bureau de poste	13,632 17	302 58		13,934 75
Markham, bureau de poste, etc	1,153 21			1,153 21
Napanee " "		521 23		521 23

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES.—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Niagara Falls, bureau de poste, etc		968 56		968 56
North Bay "	28,160 82			28,160 82
Orangeville "		121 92		121 92
Orillia "	110 00	748 43		858 43
Oshawa "	1,778 28	106 30		1,884 58
Ottawa, observatoire d'astronomie	12,819 96			12,819 96
" " force motrice p. les machines			157 20	157 20
" laboratoire de bactériologie		722 59		722 59
" bâtiment, du ministère, reconstruction du revêtement en pierre de Nepean		2,359 15		2,359 15
" bâtiments du ministère renouvellement des clairs-étages	2,004 50			2,004 50
" édifice des archives de la Puissance	21,497 47			21,497 47
" " force motrice p.l'ascens.			95 00	95 00
" ferme modèle	19,851 99	4,860 37		24,712 36
" Imprimerie nationale, mach. electro-motrices	13,961 53			13,961 53
" parc Major			9,173 93	9,173 93
" galerie nationale des beaux-arts	1,159 89		570 00	1,729 89
" nouv. édifices des ministères, emplac., etc	170,121 88			170,121 88
" édifices du parlement, améliorations	128,892 04			128,892 04
" bureau de poste	16,249 72			16,249 72
" " force motrice pour l'ascenseur.			490 05	490 05
" Rideau Hall, améliorations	4,658 04		25,288 58	29,946 62
" " terrains, $8,105.05 ; neige, $1,554.44 ; combustible et éclairage, $8,500 ; garde, $549			18,708 49	18,708 49
" Hôtel royal de la monnaie	219,899 84			219,899 84
" bibliothèque de la cour suprême	24,039 13			24,039 13
" musée commémoratif Victoria	196,133 75			196,133 75
" accessoires en acier et meubles	99,064 15			99,064 15
" terrains du parlement	1,076 45		13,099 33	14,175 78
" force motrice pour les ascenseurs			3,852 20	3,852 20
" enlèvement de la neige			4,411 76	4,411 76
" réparations et mobilier		215,086 06		215,086 06
" service du téléphone			14,488 92	14,488 92
Owen Sound, bureau de poste, etc	30,189 72	14 85		30,204 57
Paris "		144 10		144 10
Peterborough, arsenal	41,774 88			41,774 88
" édifice de la douane		736 71		736 71
" bureau de poste		787 18		787 18
Petrolea, bureau de poste, etc	115 00	104 32		219 32
Park-Hill, salle d'exercices		31 19		31 19
" bureau de poste, etc	145 00			145 00
Picton "		121 47		121 47
Pembroke "		16 00		16 00
Perth "		0 63		0 63
Port-Arthur, bâtiment des immigrants		270 00		270 00
" bureau de poste, etc	1,261 99	100 65		1,362 64
Port-Colborne "		283 15		283 15
Port-Hope "		829 31		829 31
Prescott, édifice de la douane		234 00		234 00
" bureau de poste		123 60		123 60
Renfrew, bureau de poste, etc.	5,254 01			5,254 01
Sandwich "	1,042 77	14 00		1,056 77
Sarnia "	10,505 61	9 20		10,514 81
Sault Sainte-Marie, bureau de poste, etc.		430 98		430 98
Simcoe "	658 94			658 94
Smith's Falls "		142 07		142 07
Stratford, arsenal	2,548 51			2,548 51
" bureau de poste, etc		1,475 50		1,475 50
Strathroy, arsenal	276 06			276 06
" bureau de poste, etc		694 52		694 52
Sainte-Catherine, salle d'exercice	1,525 30			1,525 30

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Sainte-Catherine, bureau de poste	3,858 57	264 33	.....	4,122 90
Sainte-Marie "	24,412 50	.....	.....	24,412 50
Saint-Thomas, salle d'exercices	898 34	.....	.....	898 34
" bureau de poste, etc	.....	70 55	.....	70 55
Toronto, bureau du receveur général adjoint	.....	155 44	.....	155 44
" bureau de l'inspecteur des travaux	.....	62 23	.....	62 23
" édifice de la douane, changem. et agrandis.	9,266 99	503 19	.....	9,770 18
" force motrice pour l'ascenseur	.....	.....	219 62	219 62
" salle d'exer., commodités supplémentaires	138,587 51	5 50	.....	138,593 01
" entrepôt d'inspection	.....	921 58	.....	921 58
" bureau du revenu de l'intérieur	.....	317 53	.....	317 53
" bâtiment des immigrants	.....	21 52	.....	21 52
" observatoire météorologique	2,880 30	.....	.....	2,880 30
" bureau de poste	.....	23,941 88	.....	23,941 88
" annexe pour les colis en douane	519 84	.....	.....	519 84
" bur. de poste, force motrice pour les mach.	.....	.....	280 48	280 48
" bureau de poste A	.....	236 59	.....	236 59
" " force motrice pour les mach.	.....	.....	267 75	267 75
" " B	.....	30 55	.....	30 55
" " C	.....	227 31	.....	227 31
" " E	.....	5 33	.....	5 33
" " F	21,177 06	373 29	.....	21,550 35
" " G	.....	602 49	.....	602 49
" embranchement, bureau de poste, &c.	100 00	229 39	.....	329 39
Trenton, bureau de poste, etc	.....	43 50	.....	43 50
Walkerton, arsenal	6,589 51	.....	.....	6,589 51
" bureau de poste, &c.	.....	290 12	.....	290 12
Walkerville, édifice de la douane	.....	327 35	.....	327 35
Welland, bureau de poste	6,378 05	.....	.....	6,378 05
Whitby "	5,155 42	.....	.....	5,155 42
Windsor "	.....	563 89	.....	563 89
Wingham "	420 45	1 00	.....	421 45
Woodstock, arsenal	4,292 02	.....	.....	4,292 02
" bureau de poste, etc	115 00	76 68	.....	191 68
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de l'Ontario (pour détails voir page 34).	.....	.....	397,896 05	397,896 05
Totaux, Ontario	1,533,297 75	285,431 93	489,075 55	2,307,805 23
Manitoba.				
Brandon, salle d'exercices	21,460 84	.....	.....	21,460 84
" ferme modèle	52 50	1,969 72	.....	2,022 22
" hangar pour les immigrants	.....	220 40	.....	220 40
" bureau de poste, etc	.....	3,954 35	.....	3,954 35
Dauphin, bureau des terres de la Puissance	.....	172 25	.....	172 25
" hangar pour les immigrants	.....	15 25	.....	15 25
" bureau de poste, etc.	4,998 55	.....	.....	4,998 55
Emerson, lazaret pour le bétail	.....	2,271 74	.....	2,271 74
" bureau de poste, etc	1,048 79	.....	.....	1,048 79
Gretna, lazaret pour le bétail	3,000 00	.....	.....	3,000 00
Neepawa, bureau de poste	512 08	6 60	.....	518 68
Portage-la-Prairie, bureau de poste, etc	.....	117 40	.....	117 40
Saint-Boniface, bureau de poste, etc	15,080 82	.....	.....	15,080 82
Selkirk "	6,161 09	.....	.....	6,161 09
Winnipeg, édifice de la douane	.....	1,150 81	.....	1,150 81
" entrepôt d'inspection	.....	1,407 78	.....	1,407 78
" nouveau bâtiment pour les immigrants	52,018 28	393 25	.....	52,411 53
" " " force motr. pr mach.	.....	.....	121 78	121 78
" vieux bâtiment de l'immigration	.....	3,413 28	.....	3,413 28
" " " force motrice pour les machines	.....	.....	12 40	12 40

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite et fin.				
District militaire de Winnipeg :—				
Logements des sous-officiers	19,964 80			19,964 80
Magasins	246 00			246 00
Winnipeg, bureau de poste (ancien) de		4,838 07		4,838 07
" " " force motrice p. machines			69 00	69 00
" nouveau bureau de poste	113,739 79	131 57		113,871 36
" bureau de poste au N. de la ligne du P. C.	35,175 26			35,175 26
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Manitoba (pour détails voir page 37)			37,168 45	37,168 45
Totaux, Manitoba	273,458 80	20,062 47	37,371 63	330,892 90
Saskatchewan et Alberta.				
Battleford, bureau des terres de la Puissance		161 50		161 50
" hangar pour les immigrants		50 40		50 40
Battleford-Nord, bâtiment pour les immigrants	2,585 00			2,585 00
Calgary, bureau des terres de la Puissance		154 49		154 49
" bureau de l'ingénieur		1 30		1 30
" hangar pour les immigrants		103 86		103 86
" bureau de poste, etc	55,869 52	1,433 08		57,302 60
Coutts, lazaret pour le bétail		258 18		258 18
Duck Lake, bâtiment pour les immigrants		20 30		20 30
Edmonton, bureau des terres de la Puis. et d'enreg.	2,636 28	194 75		2,831 03
" bâtiment pour les immigrants	2,463 49	22 58		2,486 07
" bureau de poste, etc	129,991 82	3,406 57		133,398 39
Estevan, bureau des terres de la Puissance	3,110 03	196 50		3,306 53
Humboldt " " "		333 95		333 95
" bureau de poste, etc	21 90			21 90
Indian-Head, ferme modèle	32 09	348 83		380 92
" station forestière	844 68			844 68
Lethbridge, palais de justice et édifice de la douane		111 67		111 67
" ferme modèle	6,765 07			6,765 07
" hangar pour les immigrants		17 35		17 35
" bureau de poste		109 40		109 40
Lloydminster, hangar pour les immigrants		622 50		622 50
Macleod, édifice de la douane		306 15		306 15
Maple-Creek, bureau de poste, etc	202 71			202 71
Medicine-Hat, arsenal	162 36			162 36
" bureau de poste, etc	11,166 66	186 71		11,353 37
Moosejaw, bâtiments pour les immigrants		10 00		10 00
" bureau de poste, etc		6,400 43		6,400 43
Moose-Mountain, lazaret pour le bétail		146 90		146 90
Prince-Albert, bureau des terres de la Puis. et d'enreg		36 35		36 35
" bâtiment pour les immigrants		26 10		26 10
" pénitentier	29,430 80			29,430 80
" bureau de poste, etc	4,507 78	424 57		4,932 35
Red-Deer, palais de just. et bur. des terres de la Puiss.	3,185 75	15 00		3,200 75
Regina, bureau de l'inspecteur des travaux		17 25		17 25
" bureau des terres de la Puissance		915 60		915 60
" bâtiment pour les immigrants		89 08		89 08
" bureau de poste et de la douane	100,052 44	1,313 51		101,365 95
Rosthern, bureau des terres de la Puissance		8 60		8 60
Saskatoon, bâtiment pour les immigrants		279 01		279 01
" bureau de poste, etc	5,428 22	416 65		5,844 87
Sedgewick, bâtiment pour les immigrants		38 50		38 50
Strathcona "		130 00		130 00
Swift-Current "	2,750 00			2,750 00
Vigreville "		24 00		24 00
Vermilion "	2,760 00			2,760 00
Yorkton, bureau des terres de la Puissance		36 60		36 60

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan et Alberta—Suite et fin.				
Yorkton, bâtiment pour les immigrants	.....	3 50	.....	3 50
" bureau de poste, etc.	4,061 70	.....	.....	4,061 70
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de Saskatchewan et d'Alberta (p. dét. v. p. 37)	.....	.....	41,826 08	41,826 08
Totaux, Saskatchewan et Alberta	368,028 30	18,371 72	41,826 08	428,226 10
Colombie-Anglaise.				
Agassiz, ferme modèle	101 50	280 05	.....	381 55
Atlin, bureau de poste, etc.	.....	78 50	.....	78 50
Cumberland, bureau de poste, etc	243 33	.....	.....	243 33
Darcy, île, léproserie	2,999 00	.....	.....	2,999 00
Fernie, bureau de poste, etc	30,494 28	.....	.....	30,494 28
Kamloops "	.....	447 88	.....	447 88
Ladysmith "	253 22	.....	.....	253 22
Nanaïmo "	.....	371 70	.....	371 70
Nelson "	939 40	128 05	.....	1,067 45
New-Westminster, salle d'exercices	122 92	.....	.....	122 92
" bureau de poste	.....	477 38	.....	477 38
" bureau des pêcheries et des Indiens	2,210 42	85 50	.....	2,295 92
Osoyoos, lazaret pour le bétail	.....	540 00	.....	540 00
Quesnelle, bureau du télégraphe	2.000 00	.....	.....	2,000 00
Revelstoke, édifice de la douane	.....	415 55	.....	415 55
Rossland, arsenal	133 00	.....	.....	133 00
" bureau de poste, etc	.....	587 25	.....	587 25
Vancouver, édifice de la douane	.....	1,412 61	.....	1,412 61
" hangar pour les immigrants	.....	601 75	.....	601 75
" (ancien) bureau de poste, etc.	.....	3,551 60	.....	3,551 60
" " " (nouveau)	99,244 67	120 20	.....	99,364 87
Vernon, bureau de poste, etc.	5,040 55	.....	.....	5,040 55
Victoria, lazaret pour le bétail	.....	386 20	.....	386 20
" bureaux de la Marine et des Indiens	.....	298 13	.....	298 13
" bâtiment de l'immigration, y compris le site	14,373 13	.....	.....	14,373 13
" bureau de poste, etc.	1,508 20	2,675 43	.....	4,183 63
" " " force motrice pour l'ascenseur	.....	.....	253 80	253 80
" ancien bureau de poste	.....	122 19	.....	122 19
William's-Head, lazaret	1,099 27	202 50	.....	1,301 77
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de la Colombie-Anglaise (pour détails voir page 38)	.....	.....	29,952 19	29,952 19
Totaux, Colombie-Anglaise	160,762 89	12,782 47	30,205 99	203,751 35
Territoire du Yukon.				
Dawson, bureau du Commissaire à	3 50	.....	.....	3 50
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du territoire du Yukon (p. détails v. p. 38)	.....	.....	74,255 60	74,255 60
Totaux, Territoire du Yukon	3 50	.....	74,255 60	74,259 10
EDIFICES PUBLICS EN GENERAL.				
Annonces pour soumissions, quant au charbon, édifices de la Puissance	.....	.....	1,701 88	1,701 88
Impression, papeterie, instruments, fr. de voyage, etc.	.....	.....	21,115 10	21,115 10
Appointements des insp. des trav.	.....	.....	17,165 57	17,165 57
Totaux, édifices publics en général	.....	.....	39,982 55	39,982 55

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Amaguadees, étang			149 88		149 83
Amherst, Pointe, quai		3,656 03			3,656 03
Annapolis, réparat. au quai de la reine			1,381 77		1,381 77
" brise-glace		382 80			382 80
Arisaig, brise-lame			1,059 22		1,059 22
Avonport			49 89		49 89
Baddeck, quai		11,709 33			11,709 33
" améliorations de la rivière		1,090 47			1,090 47
Bailey' Brook			133 69		133 69
Barachois		805 46			805 46
Barrington, passage, achèvement du quai et prolongement du hangar		399 07			399 07
Basswood, grève de, ouvrage protecteur		1,997 99			1,997 99
Bayfield, brise-lames			1,799 47		1,799 47
Baie de Saint-Laurent, port		183 00			183 00
Bear, rivière		966 50			966 50
" Anse à la Trappe			837 34		837 74
Beckerton			8 00		8 00
Big Bras d'Or—Grand Bras d'or			48 07		48 07
Blue Rock, brise-lames			199 88		199 88
Boisdale, quai		4,140 00			4,140 00
Bourgeois, Anse, quai		656 76			656 76
Breton, Anse, prolong. du brise-lames		136 27			136 27
Bridgewater	17,825 59				17,825 59
Broad, marais, Marais de la grande Anse			409 60		409 60
Cap Auget, prolongement du brise-lames		1,853 60			1,853 60
Cap Sainte-Marie, prolong. du brise-lames		143 41			143 41
Charlot, anse de, brise-lames		13,229 55			13,229 55
Chebogue, port			71 86		71 86
Chéticamp, port			883 02		883 02
Church, Pointe, réparations au quai		1,999 36			1,999 36
Coffin, île			179 90		179 90
Cow-Bay (Port-Morien)	3,996 56		11,509 28		15,505 84
Cribbin, pointe de			802 69		802 69
Culloden, brise-lames		6,175 00			6,175 00
Digby, améliorations du port		4,801 93			4,801 93
Eagle-Head—Pointe à l'Aigle			117 07		117 07
East-River Sheet Harbour, hangar		1,199 88			1,199 88
" " (Comté de Pictou) levé	724 77				724 77
East-Jeddore—Jeddore-Est			847 70		847 70
Eatonville, brise-lames			2,998 06		2,998 06
Eskasoni, quai		3,102 50			3,102 50
Finlay, pointe de			274 93		274 93
Fort, Laurent		23,962 15			23,962 15
Fox—Ile au Renard protect. de la grève		999 03			999 03
Freeport			142 89		142 89
Friar, pointe de			396 90		396 90
French-Village—Village des Français			150 02		150 02
Frude, pointe, de agrandis. du quai		2,401 03			2,401 03
Georgeville, prolongement du quai		1,182 75			1,182 75
Glace-Bay	9,172 62	78 03			9,250 65
Grand-Etang, ouvrages p. prot. le chenal		3,959 90			3,959 90
Gros-Coques, réparations à l'appontem			1,980 70		1,980 70
Gros-Nez			231 01		231 01
Habitant, rivière, quai à Canning		3,996 29			3,996 29
Half-Island, anse, brise-lames		6,989 50			6,989 50
Halifax, bassin de radoub				10,000 00	10,000 00
Hall, port de			1,595 46		1,595 46
Harbour Bouche, quai de		2,506 02			2,506 02
Hubbard, pointe, quai		1,059 90			1,059 90
Inverness (Grande Anse), améliorations du port		70 60			70 60
Iona		230 10	369 70		599 80

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Irish, Anse Irlandaise, répar. au quai			1,099 69		1,099 69
Jersey, anse, ou Anse de l'Anguille		4,844 13			4,844 13
Johnston, port, reconstruction du quai		240 05			240 05
Jone, port de, réparations du quai et prolongement		1,336 56			1,336 56
Judique, débarcadère maritime		891 52			891 52
L'Ardoise, réparations au brise-lames			993 81		993 81
LaHave, chenal			899 50		899 50
Larry, rivière de			26 80		26 80
Litchfield, brise-lames		1,916 76			1,916 76
Little Brook, réparations au quai			1,999 10		1,999 10
Little Harbour, quai		648 52	500 00		1,148 52
Liverpool, dérochement		992 50			992 50
Livingstone, anse de			1,800 00		1,800 00
Louisbourg	3,342 16				3,342 16
Lower Selmah—quai		1,145 90			1,145 90
Lower Washabuck			150 39		150 39
Lunenbourg	99,252 94		36 21		99,289 15
McKay, pointe de			306 80		306 80
McNair, anse de		2,317 21			2,317 21
McPherson, anse de (Grand Bras d'Or) quai		112 54			112 54
Mabou—réparat. aux ouvrages du port			2,000 00		2,000 00
Malagash, quai		2,099 50			2,099 50
Malignant Cove—anse, pilotis		1,030 17			1,030 17
Marble, Mountain quai		1,359 59			1,359 59
Margaree, port—ouvrage devant protéger la grève		2,007 78			2,007 78
Margaree, île		1,185 52	225 95		1,411 47
Margaree, riv., barrages divergents, etc.		735 44			735 44
Margaretville, répar. au brise-lames			1,297 22		1,297 22
Meteghan, rivière, brise-lames			128 33		128 33
Middle Country, port de, quai		2,551 40			2,551 40
Middle, rivière (inférieure)		5,488 25			5,488 25
" (supérieuer)		2,089 79			2,089 79
Mill, anse, brise-lames appontement		13,779 00			13,779 00
Modesty, anse—Anse de la Modestie			398 60		398 60
Moose—port de l'Orignal, brise-lames		1,187 28			1,187 28
Morden			100 00		100 00
Morris, île			599 88		599 88
Musquodoboit, port de, quai pour lest (Lac Ostrea)		1,379 09			1,279 09
Neil, port de		998 88			998 88
New-Campbellton, quai pour lest dans l'anse Kelly		247 10			247 10
New-Glasgow	3,166 40	115 73			3,282 13
New-Harbour—réparat. du brise-lames de la pointe Noire			1,299 16		1,299 16
North East—port Nord Est, quai		222 00			222 00
Nord, rivière (Pointe de Munro)			40 01		40 01
" (Sainte-Anne)		2,395 30			2,395 30
Nyanza			426 44		426 44
Oyster, étang, prolongement du b.-lames		45 00			45 00
Parker, anse de, améliorations		1,682 50	144 25		1,826 75
Parrsboro, port, améliorations		10,583 87			10,583 87
Pereaux (Delhaven)			860 21		860 21
Petite Rivière, améliorations		1,824 95			1,824 95
Pictou, barre de	31,363 00				31,363 00
" Cie des houillières d'Acadie	474 01				474 01
" Cie de réduction du cuivre	889 65				889 65
" Cie des Iles de la Madeleine	347 29				347 29
" Ile			318 69		318 69

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Phinney, anse de		4,493 23			4,493 23
Plympton			600 00		600 00
Rivière Pomquet			414 50		414 50
Poirierville, débarcadère		6,088 05			6,088 05
Portuguaise, anse, améliorations au brise-lames		397 92			397 92
Port Dufferin	21,337 58				21,337 58
Porter, lac de			223 71		223 71
Port-George, brise-lames			3,050 68		3,050 68
Port-Hawkesbury			295 14		295 14
Port-Hilford, brise-lames		6,326 56			6,326 56
Port-Hood, ancrage de.—Fermeture de la passe nord		14,999 37			14,999 37
Port-Hood, réparations au quai			1,999 91		1,999 91
Port-Maitland			199 61		199 61
Port-Mouton			96 14		96 14
Port-Mulgrave (anse au Pirate)	3,905 26				3,905 26
Port-Royal (île Madame)		428 45			428 45
Pugwash, quai		3,895 00			3,895 00
Ile au Lapin, brise-lames		863 89			863 89
Ray, petite rivière de			57 28		57 28
Rivière Bourgeois		1,242 14			1,242 14
Rivière Hébert			165 68		165 68
Rockland—Ile Rugueuse, prolongement du quai		1,000 00			1,000 00
Colline Ronde, quai		1,095 00			1,095 00
Rivière au Saumon, brise-lames		3,999 98			3,999 98
Sanford			200 00		200 00
Saulnierville, quai			2,500 00		2,500 00
Anse Ecossaise (Pte Blanche), brise-lam		216 38			216 38
Shag, port			24 47		24 47
Sight-Point, brise-lames		899 97			899 97
Skinner, anse de		822 37			822 37
South Lake (Lakevale)		5,871 18			5,871 18
Spry, baie			269 42		269 42
Sainte-Marie, rivière			495 47		495 47
Sydney, lazaret			149 65		149 65
" quai d. l. houillère du c. d.f. I.C.	2,294 25				2,294 25
" Cie des aciéries et d. houillères	1,797 14				1,797 14
" Whitney, quai	1,081 10				1,081 10
" port, quai du, bras Sud, près du quai Whitney			47 03		47 03
Tancook, île, brise-lames au sud de l'anse Est		137 64			137 64
Tangier, port de, quai		2,080 89			2,080 89
Tatamagouche, quai		533 01			533 01
Trois-Brasses, port de			57 81		57 81
Tiverton			599 62		599 62
Toney, rivière, port		758 05			758 05
Tracadie			699 96		699 96
Victoria, port			179 50		179 50
Wallace, port			1,447 47		1,447 47
Arichat-ouest, quai		2,232 29	100 24		2,332 53
Douvres-ouest			100 00		100 00
Pte Ouest (Ile au Cap de Sable), quai		5,000 00			5,000 00
Pubnico-ouest			1,000 00		1,000 00
Pointe-Blanche			147 35		147 35
Whycocomagh			300 46		300 46
Windsor	6,499 40		6,174 07		12,673 47
Yarmouth	26,450 64	9,098 49			35,549 13
Dépenses générales	1,068 70			6,501 75	7,570 45
Totaux, Nouvelle-Ecosse	234,989 06	245,997 90	65,874 21	16,501 75	563,362 92

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-du-Prince-Edouard.					
Baie de la Fortune			249 76		249 76
Belfast			1,002 60		1,002 60
Belle-Rivière, port			2,178 99		2,178 99
Blooming, Pointe			21 00		21 00
Brae, port			656 47		656 47
Cap Traverse, quai			1,797 62		1,797 62
Chapelle, appontement			199 39		199 39
Charlottetown (Marine et Pêcheries) quai	4,009 19				4,009 19
Chinoise, pointe, appontement			50 00		50 00
Clifton			203 28		203 28
Crapaud (Victoria)	5,294 37				5,294 37
Falconwood	1,302 67				1,302 67
Greek, rivière			1,998 06		1,998 06
Haggerty, quai de			145 42		145 42
Hickey, appontement de			249 84		249 84
Higgin, côte de, appontement			1,223 81		1,223 81
McPherson, anse de, quai		1,306 08			1,306 08
Miminigash, port			1,496 78		1,496 78
New-London, brise-lames			991 06		991 06
Panmure, île, quai		1,500 33			1,500 33
Pointe Prim, île, quai		4,443 75			4,443 75
Pownal	5,636 42		599 83		6,236 25
Rouge Pointe, quai			100 19		100 19
Etang-Rond			50 00		50 00
Rustico, port de, île Robinson (côté sud)		3,500 00			3,500 00
Rustico, port de, brise-lames (côté nord)			931 63		931 63
Sainte-Marie, baie			29 05		29 05
Saint-Pierre, baie de, brise-lames (côt. est)		9,198 71			9,198 71
Souris, port de	16,262 15				16,262 15
" brise-lames de la pointe de Knight		2,573 30			2,573 30
Summerside, port, brise-lames		30,640 00			30,640 00
Tignish			1,004 85		1,004 85
Vernon, pont d.l.riv., abord d.l'apponte		2,607 09			2,607 09
Pointe Ouest, quai			1,463 99		1,463 99
Ile du Bois, port			2,574 30		2,574 30
Dépenses générales	534 37			1,264 63	1,799 00
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	33,039 17	55,769 26	19,217 92	1,264 63	109,290 98
Nouveau-Brunswick.					
Anderson, vallon de			474 82		474 82
Back Bay (comté Charlotte)			196 17		196 17
Belle Isle (Hatfield, pointe de)	8,349 44				8,349 44
Buctouche, baie de	184 09	3,500 00			3,684 09
" quai			337 01		337 01
Campbellton	10,174 78				10,174 78
" quai		6,655 02			6,655 02
Cap Tormentine			5,174 09		5,174 09
Caraquet, quai		2,105 49			2,105 49
Chatham			193 84		193 84
Chockfish, amélioration de la décharge		1,499 39			1,499 39
Clifton (Stonehaven)			2,030 00		2,030 00
Dalhousie, port		22,348 79			22,348 79
Dorchester, quai		151 87			151 87
Durham "			177 10		177 10
Edgett, débarcadère		2,662 05			2,662 05
Rivière du Grand Saumon, épi et brise-lames combinés		91 89			91 89
Hopewell, Cap			72 91		72 91

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite et fin.					
Hopewell, colline de, quai			992 80		992 80
Lameque			10 00		10 00
L'Etang, port			400 95		400 95
Loggieville	4,888 04		399 02		5,287 06
Lord, anse de			241 54		241 54
Lower-Newcastle, quai		2,901 81			2,901 81
Miramichi, baie de	3,450 44				3,450 44
" rivière	5,659 17				5,659 17
Mill, pointe, quai		149 78			149 78
Mispec, brise-lames		41 96			41 96
Moncton, quai		128 45			128 45
North Head, brise-lames (Grand Manan)		13,621 55			13,621 55
Oak Point, Pointe du Chêne, quai		7,806 00			7,806 00
Oromocto, hauts-fonds	1,399 68				1,399 68
Petit Rocher, brise-lames		21,983 71			21,983 71
Pink Rock (Shepody, baie de,)		2,018 71			2,018 71
Pointe du Chêne brise-lames			4,999 94		4,999 94
" Wolfe			491 86		491 86
Quaco, port, prolongem. de l'appt est		133 08			133 08
Richibucto, prolonge. de l'appt nord		7,866 30			7,866 30
Rivière St-Jean, et ses affluents—					
Rivière St-Jean, inférieure, enlèvem. du bois fondrier...$ 1,411 05					
Salmon riv., Riv. du Saum... 249 98					
Johnston, brise-lames de..... 391 54					
Grand Falls Gran des Chutes 150 00					
Little River, barrage..... 301 01					
Tobique riv., chenal principal 169 00					
" Ile du Dia-man- 393 51					
" Chenal du côté droit.. 500 50					
" Waspehegan... 154 36					
Bosse, île..... 91 20					
Kennedy, bas-fonds de..... 250 00					
Quisibis, rivière..... 500 00					
Little Forks (rivière Perte).. 199 25					
Trout river, rivière à la Truite 152 28					
River St-François 123 37					
Grew, barre..... 100 11					
Dépenses générales..... 862 84					
		6,000 00			6,000 00
St-André	14,297 33				14,297 33
St-Georges (Red Store) quai			1,145 07		1,145 07
St-Jean, port de, île de la Marine, barre..	1,204 49				1,204 49
" scieries de Cushing	999 83				999 83
" quai du chemin de fer I.C.R..	62,779 00				62,779 00
" cale de Sand Point et Rodney.	525,427 16				525,427 16
" Negro Point, brise-lames.			3,752 46		3,752 46
" chenal, à l'entrée du large	5,734 44				5,734 44
Ste-Marie, quai de		673 45			673 45
St-Nicholas, riv., quai de Robertson		1,531 09			1,531 09
Shippegan port	11,928 43				11,928 43
" (gorge)		5,691 54			5,691 54
" quai au terminus du ch. de fer Caraquet.		995 42			995 42
Tracadie			25 00		25 00
Tynemouth, petite rivière			300 00		300 00
Wilson, grève de (Campobello).			147 97		147 97
Dépenses générales..	1,068 70			8,288 92	9,357 62
Totaux, Nouveau-Brunswick.	657,545 02	110,557 35	21,562 55	8,288 92	797,953 84

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'hivernage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Reparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.					
Anse à la Barbe		2,708 21			2,708 21
" à Beaufils			39 94		39 94
" à Benjamin			1,014 06		1,014 06
" aux Gascons		3,999 82			3,999 82
" à Gilles			68 49		68 49
" aux Griffons			752 26		752 26
" à la Louise			25 00		25 00
" à la Roche			10 00		10 00
" à l'Islot		2,518 18			2,518 18
" du Cap (Cape Cove) brise-lames		6,717 89	75 00		6,792 89
Baie des Bacons			201 34		201 34
" St-Paul, quai du Cap aux Corbeaux		1,343 02			1,343 02
Barachois de Malbaie		8,698 88			8,698 88
Batiscan (R. et O. quai)	13,888 24				13,888 24
Belœil			165 60		165 60
Berthier (en bas) quai			998 12		998 12
Berthierville	438 10				438 10
Bic (vieux quai)			467 39		467 39
Bic, port du, quai de la Pointe à Côté		6,648 51			6,648 51
Cap noir (Grève de Campbell, comté de Bonaventure)			500 38		500 38
Brèche à Manon			25 00		25 00
Cacouna			1,515 01		1,515 01
Canton Fabre, quai (lac Témiscaming)		316 41	30 50	31 50	378 41
Cap à l'Aigle			60 75		60 75
Cap Chatte			428 02		428 02
Cap de la Madeleine	641 25		462 53		1,103 78
Cap des Rosiers			25 00		25 00
Cap Rouge (comté Gaspé)			74 50		74 50
Cap Santé			19 30		19 30
Cap St-Ignace		12 00			12 00
Caplan			549 43		549 43
Carleton			21 80		21 80
Champlain, quai			831 27		831 27
Charlemagne	3,238 89				3,238 89
Chateauguay (*voir* Riv. Châteauguay)					
Chicoutimi, ports de		9,596 48	1,139 10	40 00	10,775 58
Clarke City—Sept Iles		1,396 45			1,396 45
Coteau du Lac			43 00		43 00
Cross Point—Pointe de la Croix		6,996 70			6,996 70
Desjardins (Ile des Allumettes)			94 20		94 20
D'Israëli			388 40		388 40
Dorval	3,623 43				3,623 43
Doucet, débarcadère de		5,500 25			5,500 25
Douglastown, appontement		3,890 67			3,890 67
East Templeton, quai		7,524 91			7,524 91
Escoumains, appontement		11,729 43			11,729 43
Pointe-au-Père		3,408 07			3,408 07
Gatineau, Pointe			23 02		23 02
Georgeville			110 64		110 64
Graham	81 00				81 00
Grandes Bergeronnes			204 14		204 14
Grande Grève			25 00		25 00
Grands Méchins		14,208 95			14,208 95
Grande Rivière de Beaupré		3,402 84			3,402 84
Grande Rivière de Gaspé			2,703 73		2,703 73
Grosse-Isle, quai du lazaret		23,993 94			23,993 94
Grosse Roche (Sacré-Cœur)			415 11		415 11
Hopetown			497 46		497 46
Hudson	3,596 28		37 00		3,633 28
Hull, quai				183 00	183 00
Iberville			454 08		454 08

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Isle aux Coudres			946 54		946 34
" Foins	20,829 47				20,829 47
" Noix (St-Paul)			51 10		51 10
Isle Perrot quai (côté nord)			1,012 65		1,012 65
" Verte		1,499 98	235 00		1,734 98
Jersey, anse (comté de Gaspé)			100 22		100 22
Kamouraska, quai			1,199 15		1,199 15
Knowlton, débarcadère de			1,181 93		1,181 93
Lac Labelle			25 00		25 00
Lachenaie	54 00				54 00
La Fonderie			75 00		75 00
Lac Aylmer (Garthby)		3,178 30			3,178 30
Lac Mégantic, appontement—					
Agnès, appontement ....$ 1,079 42					
Baie de l'Orignal 1,537 44					
Woburn 385 55					
			3,002 41		3,002 41
Lac St-François (Beauce)—					
Lambton .....$ 4,257 95		4,257 95			4,257 95
Lac St-Jean, appontement—					
Mistassini .....$ 312 00					
St-Gédéon 209 92					
St-Méthode 140 53					
Dépenses générales 1,773 89					
			2,436 34		2,436 34
Lac St-Jean, dragage—					
Roberval .....$ 4,214 76	4,214 76				4,214 76
Lanoraie			417 55		417 55
Laprairie, brise-glaces		329 96			329 96
La Tuque, quai de la riv. St-Maurice		3,502 02			3,502 02
Lavaltrie		3,609 77			3,609 77
Les Eboulements			3,005 25		3,005 25
Le Tableau, Descente des Femmes		996 68			996 68
Lévis, bassin de radoub				21,760 09	21,760 09
L'Ile d'Alma, dérochements		994 50			994 50
Longueuil, quai			4,213 83		4,213 83
Lotbinière et Portneuf, comtés de—					
Deschambault .....$ 331 10					
Grondines 47 15					
Lotbinière 446 69					
Portneuf 72 00					
Sainte-Emélie 711 50					
Dépenses générales 13 25					
			1,621 69		1,621 69
Iles de la Madeleine, brise-lames—					
Amherst .....$ 598 07					
Bassin 855 82					
Grindstone 1,580 35					
Pointe à Elie 5,079 19					
Pointe Basse 2,703 78					
Dépenses générales 1,158 26					
		11,975 47			11,975 47
Magog, quai			193 20		193 20
Malbaie (Gaspé), port de ref.		673 27			673 27
Manche d'Epée (comté de Gaspé)			25 00		25 00
Marsouin		2,954 00			2,954 00
Matane, brise-lames		4,971 15			4,971 15
Mille Vaches		3,947 26			3,947 26
Mission Pointe (comté de Bonaventure)	2,935 76				2,935 76
Mont Louis			429 22		429 22
Montmagny, quai et bassin		465 66			465 66
Montréal, port de		150,777 21			150,777 21
Murray Bay (Malbaie)			4,938 35		4,938 35

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
New-Carlisle			4,334 30		4,334 30
Newport			185 04		185 04
Nicolet, port de	92 00		4,998 86		5,090 86
Notre-Dame du Portage		2,399 37			2,399 37
Papineauville	586 65				586 65
Paspébiac, quai			6,079 33		6,079 33
Peel Head, baie de		148 06			148 06
Percé, quai (Anse Nord)		9,813 87			9,813 87
Petites Bergeronnes		1,543 71			1,543 71
Petite Rivière Bonaventure			681 25		681 25
Petite Rivière (Gaspé)			50 00		50 00
" Ste-Anne			103 65		103 65
Philipsburg			580 63		580 63
Pierreville			500 15		500 15
Pointe à Brousseau		33 37			33 37
" aux Trembles (Portneuf)		5,885 21			5,885 21
" Cavagnale	10,039 40		563 80		10,603 20
" Claire			798 81		798 81
" Piché (Témiscaming)		366 28			366 28
" St-Pierre		382 52			382 52
" Valois			50 00		50 00
Port-Daniel			699 22		699 22
Portneuf (Saguenay)			348 59		348 59
Port St-François	16,441 10		638 69		17,079 79
Québec, port de	11,377 96	187,038 52			198,416 48
" quai de la Douane			1,051 31		1,051 31
Repentigny		3,210 00	21 50		3,231 50
Rigaud	7 60	3,102 50			3,110 10
Rimouski, quai de	11,300 87	29,647 60			40,948 47
Rivières Ashouapmouchouan et Peribonka—					
Peribonka ... $ 1,652 62					
St-Felicien ... 2,411 16					
St-Prime ... 829 07					
		4,892 85			4,892 85
Rivière aux Renards (Echourie)			50 00		50 00
" à la Pipe		3,994 71			3,994 71
" Bas de Soie			356 90		356 90
" Batiscan (Rapide du Manitou)		746 15			746 15
" " (embouchure)	4,503 30				4,503 30
" Beaulieu			219 55		219 55
" Bécancour	13,319 25				13,319 25
" Blanche			100 00		100 00
" Blondelle		2,152 23			2,152 23
" Bonaventure		253 52	227 55		481 07
" Chateauguay	29,011 60		607 21		29,618 81
" du Lièvre, écluse	3,190 65		5,857 19	1,852 76	10,900 60
" Dorion	16,457 40				16,457 40
" du Loup (Fraserville)		7,998 04			7,998 04
" du Loup (en haut), dragage et amélioration à l'embouchure	20,382 28				20,382 28
" Girard			1,499 28		1,499 28
" Godefroi	9,610 70				9,610 70
" Jésus	13,512 92				13,512 92
" L'Assomption	8,481 16		856 23		9,337 39
" " (St-Paul de Joliette)			63 83		63 83
" Maskinongé	13,461 10				13,461 10
" Ottawa (hauts-fonds de Blanche)	22,816 71				22,816 71
" Ouelle	24,923 25		4,411 24		29,334 49
" Richelieu, brise-glaces		1,046 22			1,046 22
" " améliorations pour empêcher l'inondation des berges		1,351 35			1,351 35
" Saguenay, dragage	61,144 91				61,144 91

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
Rivière Sault au Mouton			1,035 42		1,035 42
" St-François (Richmond)	40,553 52	1,565 82			42,119 34
" St-Louis, améliorations	7,205 64		50 47	110 00	7,366 11
" St-Maurice, chenal entre les Grandes Piles et La Tuque	16,146 59				16,146 59
" St-Maurice, dragage des chenaux à l'embouchure	14,861 00				14,861 00
" Tikouabé		1,230 83			1,230 83
Roberval, quai de			1,000 91		1,000 91
Ruisseau Arbour			50 00		50 00
" Pelletier			200 07		200 07
St-Alexis			984 23		984 23
St-Alphonse de Bagotville		411 65	60 37		472 02
St-André de Kamouraska		6,398 93			6,398 93
St-André	23,435 06		200 00		23,635 06
Ste-Anne de Chicoutimi			1,003 65		1,003 65
" de la Pocatière		5,499 12			5,499 12
" des Monts		5,542 14	125 00		5,667 14
St-Antoine	1,561 27				1,561 27
St-Blaise		788 30			788 30
St-Charles Borromée		2,004 27			2,004 27
" de Limoilou		1,861 55			1,861 55
" de Richelieu	520 05	4,810 00			5,330 05
St-Denis	1,883 91				1,883 91
St-Félicien			377 71		377 71
St-François de Sales			735 24		735 24
St-François, Ile d'Orléans		9,930 77			9,930 77
St-Fulgence		1,701 14			1,701 14
St-Ignace de Loyola		7,998 84			7,998 84
St-Irénée			267 90		267 90
St-Jean des Chaillons		13,435 96			13,435 96
St-Jean, Ile d'Orléans		13,382 67			13,382 67
St-Jean, Port-Joli			949 80		949 80
St-Jérôme, quai		1,990 87			1,990 87
St-Laurent, Ile d'Orleans			14,986 16		14,986 16
St-Marc		834 32			834 32
St-Mathias			155 85		155 85
St-Michel de Bellechasse			399 04		399 04
St-Omer, débarcadère		2,631 82			2,631 82
St-Pierre les Becquets	12,411 83				12,411 83
St-Placide	29,039 63				29,039 63
St-Siméon		543 84			543 84
St-Sulpice, quai		4,260 96			4,260 96
St-Timothée			242 18		242 18
St-Valier		11,343 00			11,343 00
St-Zotique		918 35			918 35
Sorel (Ste-Anne)			587 65		587 65
" port de	48,896 30	5,184 99			54,081 29
Squateck, quai (Témiscouata)		941 96			941 96
Tadousac, quai			15 35		15 35
Terrebonne			597 05		597 05
Trois-Rivières, port de		96,729 27			96,729 27
Trois-Pistoles, quai			5,145 72		5,145 72
Varennes, quai		3,367 98			3,367 98
Vaudreuil	5.109 67				5,109 67
Verchères			202 86		202 86
Ville-Marie (Temiskaming)	3,190 00				3,190 00
Yamaska, écluse et barrage			1,482 30	1,446 26	2,928 56
" rivière, dragage	35,515 65				35,515 65
Dépenses générales	21,267 27			16,673 73	37,941 00
Totaux, Québec	605,799 38	790,060 22	106,393 84	42,097 34	1,544,350 78

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.					
Amherstburg, amélioration du chenal	1,877 07				1,877 07
" quai			403 40		403 40
Belle Rivière, dragage du chenal	3,181 00				3,181 00
Belleville	889 80				889 80
Bayfield			449 90		449 90
Beaverton	5,998 75		1,533 00		7,531 75
Black River (comté d'Ontario)		700 00			700 00
Blanche, rivière, amélioration		7,839 54			7,839 54
" bras sud		4,525 54			4,525 54
Blind River	15,535 82	5,489 01			21,024 83
Bronte	9,142 42				9,142 42
Bruce, Mines de			758 07		758 07
Burlington, chenal		1,675 52		2,002 68	3,678 20
Callendar, quai		809 61			809 61
Chute à Blondeau (comté de Prescott)		995 64			995 64
Cobourg	21,290 88	4,299 46			25,590 34
Colborne, quai		368 11			368 11
Colchester			503 11		503 11
Collingwood, port	26,487 34				26,487 34
" bassin de radoub				15,000 00	15,000 00
Cumberland			346 43		346 43
Dépôt, port de			3,145 00		3,145 00
Fort-William (rivière Kaministiqua)	313,838 39				313,898 39
Goderich, port de, solde dû à Battle & Conlon		12,835 50			12,835 50
" améliorations	28,534 53	5,194 13			33,728 66
Gore, débarcadère de		379 55			379 55
Grand Coude			344 84		344 84
Grande Rivière			25 00		25 00
Griffith, Ile de, Colpoys, baie de		949 27			949 27
Haileybury (lac Témiskaming)			722 45		722 45
Hamilton, port de	6,583 96	41,757 39			48,341 35
Hawkesbury	2,610 09				2,610 09
Jeannette, petite rivière	4,197 05	1,799 82			5,996 87
Kearney, quai (Muskoka)		756 61			756 61
Kincardine, port de	2,150 53		1,575 01		3,725 54
Kingston, port de	4,191 35				4,191 35
" bassin de radoub				7,335 99	7,335 99
Kingsville			392 83		392 83
Lac Nipissing, barrage Roller, à l'extrémité d'amont de la riv. des Français		12,063 72			12,063 72
Lancaster			149 73		149 73
Leamington			1,989 42		1,989 42
Lion, pointe du		3,875 67			3,875 67
Petit-Courant (chenal nord)	149,904 15				149,904 15
Mallorytown			277 55		277 55
Matchedash baie—Chenal entre Fesserton et Waubauchene	265 65				265 65
McGregor, petite rivière (Pointe de la Caserne, Chatham)		660 51			660 51
Meaford, port de	15,835 94	754 83			16,590 77
Midland, port de	55,805 98				55,805 98
" élévateur Tiffin	112,245 35				112,245 35
Montréal, rivière (Rapides au Lard)		303 64			303 64
New-Liskeard	2,024 38		209 05		2,233 43
North-Bay—Baie du nord	1,154 67		1,226 21		2,380 88
Oshawa		900 00			900 00
Ottawa, rivière (Rockliffe)	814 26				814 26
Owen Sound, port de	20,813 65	12,740 50			33,554 15
Parry Sound		1,560 02			1,560 02
Pelée, île, quai (North-Bay)		5,003 80			5,003 80
Penetanguishene	13,576 08	80 40	256 50		13,912 98
Pointe-Edouard	39,370 32				39,370 32

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIERES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Port-Arthur	35,958 30	53,000 00			88,958 30
Port-Bruce			665 11		665 11
Port-Burwell	2,083 77	8,185 31			10,269 08
Port-Colborne		42,888 87			42,888 87
Port-Elgin	2,800 00				2,800 00
Port-Hope		5,183 55			5,183 55
Port-Rowan			225 00		225 00
Port-Stanley	9,581 09	29,470 00	5,257 09		44,308 18
Prescott	403 12				403 12
Rainy River—Rivière-la-Pluie	133 78				133 78
" " Long-Sault, rapides		502 50			502 50
Rama			272 52		272 52
Richard, débarcadère de			496 65		496 65
Rideau, canal (Hog's Back)	127 28				127 28
Rivière à la Puce			217 79		217 79
Rivière Otonabee	13,995 84				13,995 84
Rivière Thames à Chatham		298 15			298 15
Roach, pointe de		1,456 40			1,456 40
Robin, débarcadère de				25 00	25 00
Rondeau, port de		4,937 86			4,937 86
Rosseau			518 68		518 68
Rossport, quai (lac Supérieur)		194 84			194 84
Sand Point, quai (rivière Ottawa)		4,469 56			4,469 56
Saugeen, rivière, améliorations	3,866 80	3,099 96			6,966 76
Sault-Ste-Marie	49,999 87	4,266 90	383 50		54,650 27
Severn, rivière—Chute McDonald		1,019 31			1,019 31
" " Washago			33 00		33 00
Shrewsberry			49 43		49 43
Southampton—Chantry, île			2,860 09		2,860 09
" répar. au bassin de la ville			557 49		557 49
South Nation—Riv. de la Nation du Sud	251 68	15,658 62			15,910 30
South River—Rivière du Sud	347 34				347 34
St-Joseph—Lac Huron			1,198 45		1,198 45
Stanley, quai de l'île			3,749 87		3,749 87
Sturgeon Falls—Chute de l'Esturgeon	3,137 75		150 00		3,287 75
Summerstown	21,331 90		18 90		21,350 80
Sydenham, rivière	1,634 06		343 70		1,977 76
Thessalon	117 50		494 41		611 91
Thorah, île	134 00		149 04		283 04
Thornbury	14,496 28		99 96		14,596 24
Toronto, port de—Entrée ouest	62 50	765 53			828 03
" " brise-lames de l'île		48,691 97			48,691 97
Treadwell		1,397 91			1,397 91
Trenton—Dark Channel	30,861 36				30,861 36
Victoria, port	10,418 55				10,418 55
Waubaushene	16,372 41				16,372 41
Wendover			34 75		34 75
White Cloud		1,018 37			1,018 37
Wiarton	25,026 60	2,619 00			27,645 60
Wingfield, bassin de	220 00				220 00
Winnipeg, rivière		7,708 21			7,708 21
Wolfe, île			5 00		5 00
Dépenses générales	3,484 40			11,562 84	15,047 24
Totaux, Ontario	1,105,225 59	365,150 61	32,087 93	35,926 51	1,538,390 61
Manitoba.					
Gimli	1,238 05				1,238 05
Gypsumville	4,357 71				4,357 71
Lac Dauphin (rivière Mossy)	86 29				86 29
Red—riv. Rouge, chenal à son embouch.	10,243 06				10,243 06

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite.					
Rivière Rouge, Rapides de St-André	.....	261,613 95	.....	.....	261,613 95
" (Selkirk-ouest)	.....	899 73	.....	.....	899 73
Selkirk, quai	2,620 77	1,428 86	.....	.....	4,049 63
Petite Rivière du Cygne	175 00	.....	.....	.....	175 00
Westbourne	206 65	.....	.....	.....	206 65
Rivière de la Terre Blanche	1,056 54	.....	.....	.....	1,056 54
Winnipegosis, dragage du chenal à l'embouchure de la rivière Mossy	4,498 19	.....	.....	.....	4,498 19
Winnipeg, rivière, Rapides Manitou	545 71	576 62	.....	.....	1,122 33
Dépenses générales	64 59	.....	.....	3,803 72	3,868 31
Totaux, Manitoba	25,092 56	264,519 16	.....	3,803 72	293,415 44
Saskatchewan et Alberta.					
Last Mountain, lac de	.....	189 57	63 00	.....	252 57
Lesser Slave, lac de	.....	35,972 53	.....	.....	35,972 53
Dépenses générales	.....	.....	.....	4,968 84	4,968 84
Totaux, Saskatchewan et Alberta	.....	36,162 10	63 00	4,968 84	41,193 94
Colombie-Britannique.					
Clayoquot, quai	.....	1,999 90	.....	.....	1,999 90
Columbia, rivière—					
En amont de Golden $ 3,114 90					
A Revelstoke 36,193 64	.....	39,308 54	.....	.....	39,308 54
Coquitlam, rivière	.....	987 78	.....	.....	987 78
Courtney, rivière	.....	.....	1,456 50	.....	1,456 50
Esquimalt, bassin de radoub	.....	.....	.....	13,664 49	13,664 49
Fraser, rivière, chenal maritime	50,145 00	27,365 72	.....	.....	77,510 72
" Cottonwood, canyon	.....	10,398 44	.....	.....	10,398 44
" règlement de la réclamation de T. F. Sinclair *re* la carrière de la riv. Pitt	.....	13,592 92	.....	.....	13,592 92
Fraser, rivière, quai—					
McAdam, débarcadère de $1,565 00					
Glen Valley 2,203 02					
Riverside 2,685 00	.....	6,453 02	.....	.....	6,453 02
Kennedy, lac	.....	27 81	.....	.....	27 81
Kootenay, rivière, entre le débarcadère de Kootenay et la frontière internationale	.....	2,425 02	.....	.....	2,425 02
Pitt, rivière, changement de la volée du pont du chemin de fer P. C., etc.	.....	55,085 00	.....	.....	55,085 00
Quatsino, quai	.....	1,140 42	.....	.....	1,140 42
Salmon Arm, quai	.....	4,808 66	.....	.....	4,808 66
Skeena, rivière	.....	5,347 61	.....	.....	5,347 61
Thompson, rivière	.....	4,852 71	.....	.....	4,852 71
Victoria, port	33,000 00	.....	.....	.....	33,000 00
William, pointe de lazaret	.....	.....	9,961 97	.....	9,961 97
Lacs des Bois et Long, creusement d'un chenal	4,999 23	.....	.....	.....	4,999 23
Dépenses générales	.....	.....	.....	5,793 27	5,793 27
Totaux, Colombie-Britannique	88,144 23	173,793 55	11,418 47	19,457 76	292,814 01

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon.					
Lewes—Yukon, rivières, améliorations.	.....	6,768 09	.....	.....	6,768 09
Ports et rivières en général.					
Dépenses générales p. le personnel, etc.	4,626 97	.....	.....	10,176 39	14,803 36
DRAGUES ET OUTILLAGE DE DRAGAGE.					
Provinces maritimes.....	.....	179,009 64	*.....	.....	179,009 64
Ontario—Québec	.....	196,871 39	92,813 86	.....	289,685 25
Manitoba.....	.....	20,815 81	3,627 22	.....	24,443 03
Colombie-Britannique.....	.....	75,030 00	21,676 66	.....	96,706 66
Totaux, drag. et outill. de dragage.	.....	471,726 84	118,117 74	.....	589,844 58

* On a en outre dépensé $20,194.41 pour réparer les dragues des provinces maritimes, et comme cette somme ne peut guère être distraite des frais inhérents aux travaux, on l'a partagée au prorata entre les différents ports des provinces maritimes que l'on a dragués, majorant d'autant le coût du dragage pour chacun de ces ports.

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
Terre-Neuve.				
Cap-Ray (subside)	.....	.....	250 00	250 0
Nouvelle-Ecosse.				
Cap-Breton, lignes du	218 75	3,852 10	18,053 17	22,124 02
Ile-du-Prince-Edouard.				
Ile-du-Prince-Edouard et terre ferme (subvention)	.....	.....	7,000 00	7,000 00
Nouveau-Brunswick.				
Baie de Fundy, ligne de la	.....	.....	1,688 21	1,688 21
Escuminac, ligne d'	.....	.....	1,010 16	1,010 16
Québec (terre ferme).				
Pointe au Père (subvention)	.....	.....	500 00	500 00
Rive nord du St-Laurent, à l'est de Bersimis	.....	6,629 10	18,101 51	24,730 61
" " " à l'ouest de Bersimis	.....	2,100 07	13,317 77	15,417 84
Lignes de la rivière Saguenay, du côté nord-est	3,985 05	.....	.....	3,985 05
Québec (Iles.)				
Anticosti, ligne d'	.....	.....	2,973 89	2,973 89
Grosse Ile (deux postes Marconi)	500 00	544 48	.....	1,044 48
" " ligne sous-marine et aérienne	.....	.....	4,332 80	4,332 80
Ile aux Grues, droit de passage	250 00	.....	.....	250 00
Ligne des Iles de la Madeleine	.....	.....	5,247 27	5,247 27
Vapeur *Tyrian*, pour la pose des câbles	.....	.....	49,621 68	49,621 68
Dépenses générales, golfe et provinces maritimes	.....	.....	12,224 49	12,224 49
Ontario.				
Pelée, île	.....	1,776 35	588 09	2,364 44
Saskatchewan et Alberta.				
Qu'Appelle-Edmonton-Athabaska	8,327 68	.....	31,565 92	39,893 60
Colombie-Britannique et Yukon.				
Alberni-Cap Beale	.....	.....	9,944 00	9,944 00
Alberni-Clayoquot	1,225 20	.....	3,834 27	5,059 47
Ashcroft-Dawson	7,952 55	4,571 76	196,997 08	209,521 39
Golden-Windermere	.....	.....	2,855 93	2,855 93
Kamloops-Okanagan	8,675 08	.....	7,663 10	16,338 18
Nanaimo-Comox	.....	2,000 65	3,542 18	5,542 83
Vancouver-Salt.Spring-Pender, île, ligne de	3,187 23	.....	139 82	3,327 05
" -Denman-Hornby, île, ligne de	2,821 95	.....	.....	2,821 95
Victoria-Cap-Beale	.....	.....	6,018 12	6,018 12
Dépenses générales, C.-B	.....	.....	3,602 06	3,602 06
Dépenses générales, services des télégraphes	.....	.....	2,543 91	2,543 91
Totaux, télégraphes	37,143 49	21,474 51	403,615 43	462,233 43

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
GLISSOIRES ET ESTACADES.				
Rivière Richelieu	.....	.....	111 50	111 50
" Saguenay	1,479 52	151 97	4,504 78	6,136 27
" St-Maurice	23,385 23	8 88	72,678 10	96,072 21
District d'Ottawa.				
Black River	.....	2,007 32	.....	2,007 32
Dumoine, rivière	.....	37 75	.....	37 75
Coulonge, rivière	.....	2,848 35	.....	2,848 35
Gatineau, rivière	.....	1,953 67	.....	1,953 67
Ottawa, rivière	.....	2,785 63	26,560 10	29,345 73
Petawawa, rivière	.....	2,756 36	.....	2,756 36
Rivière du Lièvre	.....	7 00	.....	7 00
Newcastle, District de	.....	156 81	242 35	399 16
Perception des droits de glissoires et estacades	.....	.....	3,041 22	3,041 22
Totaux, glissoires et estacades	24,864 75	12,713 74	107,138 05	144,716 54

PARTIE II.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'ouvrage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ROUTES ET PONTS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario et Quebec.				
Des Joachims, pont de, rivière Ottawa	.....	90 35	.....	90 35
York, pont, Grande-Rivière	.....	1,619 56	.....	1,619 56
Ponts et rues de la ville d'Ottawa entretenus par le Gouvernement.				
Cartier Square	.....	162 02	.....	162 02
Chaudière, ponts de la, et abords	.....	4,168 61	1,720 50	5,889 11
Sapeurs et Dufferin, ponts des, et rue Wellington	150 00	.....	6,455 87	6,605 87
Eclairage des lieux ci-dessus mentionnés	.....	.....	1,797 34	1,797 34
Provinces du Nord-Ouest et Colombie-Britannique.				
Banff, ponts de, franchissant les riv. Bow et Spray	.....	752 41	.....	752 41
Battleford, pont de	.....	113 75	.....	113 75
Shellmouth, pont de	2,128 43	.....	.....	2,128 43
Totaux, routes et ponts	2,278 43	6,906 70	9,973 71	19,158 84
DIVERS.				
Ciments, laboratoires d'essai des	4,984 10	.....	.....	4,984 10
Levés et inspections—				
Levé, de la baie Georgienne à Montréal, voie de nav.	.....	.....	71,783 82	71,783 82
Dépenses générales	.....	.....	74,878 88	74,878 88
Personnel auxiliaire—				
Bureau du secrétaire et du comptable	.....	.....	68,817 05	68,817 05
Bureau de l'architecte en chef	.....	.....	54,138 57	54,138 57
Bureau de l'ingénieur en chef	.....	.....	145,892 66	145,892 66
Bureau du service des télégraphes	.....	.....	10,899 91	10,899 91
Agence des Travaux publics	.....	.....	1,470 50	1,470 50
Ouvrages techniques et à consulter	.....	.....	537 91	537 91
Commission des voies navigables profondes	.....	.....	12,123 47	12,123 47
Reconstruction du vapeur *Challenger*, pour le lazaret de la Grosse-Ile	.....	48 00	.....	48 00
Monument à la mémoire de feu sir L. H. Lafontaine, et de l'hon. Robt. Baldwin	824 12	.....	.....	824 12
Dons gratuits—				
Don gratuit à Mlle M. Miller	.....	.....	191 66	191 66
" à la veuve de feu William Laurencelle	.....	.....	183 00	183 00
" " Jos. Dumoulin	.....	.....	100 00	100 00
" " W. J. Fraser	.....	.....	66 67	66 67
" " W. H. Butland	.....	.....	130 00	130 00
" " P. A. Perron	.....	.....	283 33	283 33
" " Alf. Côté	.....	.....	182 50	182 50
" " Thos. O'Leary	.....	.....	1,000 00	1,000 00
" " M. Costello	.....	.....	100 00	100 00
" " Dan. Goode	.....	.....	100 00	100 00
" " C. E. Macnaughton	.....	.....	450 00	450 00
Totaux, divers	5,808 22	48 00	443,329 93	449,186 15

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Fin.*

Nom de l'ouvrage.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	.....	72,861 00	28,037 59	37,868 36	138,766 95
Ile-du-Prince-Edouard	.....	3,470 65	4,219 93	7,147 69	14,838 27
Nouveau-Brunswick	.....	26,945 83	9,188 75	32,508 67	68,643 25
Québec	.....	482,065 01	100,465 18	142,205 51	724,735 70
Ontario	.....	1,533,297 75	285,431 93	489,075 55	2,307,805 23
Manitoba	.....	273,458 80	20,062 47	37,371 63	330,892 90
Saskatchewan et Alberta	.....	368,028 30	18,371 72	41,826 08	428,226 10
Colombie-Britannique	.....	160,762 89	12,782 47	30,205 99	203,751 35
Yukon	.....	3 50	.....	74,255 60	74,259 10
Edifices publics en général	.....	.....	.....	39,982 55	39,982 55
Totaux, ports et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	234,989 06	245,997 90	65,874 21	16,501 75	563,362 92
Ile-du-Prince-Edouard	33,039 17	55,769 26	19,217 92	1,264 63	109,290 98
Nouveau-Brunswick	657,545 02	110,557 35	21,562 55	8,288 92	797,953 84
Québec	605,799 38	790,060 22	106,393 84	42,097 34	1,544,350 78
Ontario	1,105,225 59	365,150 61	32,087 93	35,926 51	1,538,390 64
Manitoba	25,092 56	264,519 16	.....	3,803 72	293,415 44
Saskatchewan et Alberta	.....	36,162 10	63 00	4,968 84	41,193 94
Colombie-Britannique	88,144 23	173,793 55	11,418 47	19,457 76	292,814 01
Yukon	.....	6,768 09	.....	.....	6,768 09
Ports et rivières en général	4,626 97	.....	.....	10,176 39	14,803 36
Totaux, dragues et outillage	.....	471,726 84	118,117 74	.....	589,844 58
" glissoires et estacades	.....	24,864 75	12,713 74	107,138 05	144,716 54
" routes et ponts	.....	2,278 43	6,906 70	9,973 71	19,158 84
" lignes télégraphiques	.....	37,143 49	21,474 51	403,615 43	462,233 43
" divers	.....	5,808 22	48 00	443,329 94	449,186 15
Grands totaux des dépenses	2,754,461 98	5,511,493 70	894,438 65	2,038,990 61	11,199,384 94

PARTIE II.—ÉTAT B.—Donnant le coût pour chaque édifice public, appartenant aux services suivants, etc. (Le total afférent à chaque province se trouve dans l'état A.)

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Amherst, bureau de poste, etc.	.....	467 07	93 20	381 87	48 00	990 14
Annapolis "	.....	366 63	226 57	147 00	40 00	780 20
Antigonish "	.....	376 43	175 45	139 00	42 50	733 38
Arichat "	.....	143 53	186 25	27 99	.....	357 77
Baddeck "	.....	210 88	214 00	23 25	.....	478 13
Canso "	.....	135 45	262 00	.....	.....	397 45
Dartmouth, édifice public	.....	229 13	83 39	93 78	27 40	433 70
Digby, bureau de poste, etc.	.....	412 97	236 07	414 00	72 00	1,135 04
Guysboro "	.....	68 85	259 25	53 62	.....	381 72
Halifax, bur. du recev. général adjoint.	1,210 00	.....	104 27	80 92	.....	1,395 19
" bur. de l'évaluat. (ent. d'insp.).	1,000 00	465 84	249 86	80 07	66 17	1,861 94
" (nouvel) édifice de la douane	.....	2,510 06	840 86	973 72	15 54	4,340 18
" édifice Dominion	.....	2,613 08	537 22	2,780 51	382 85	6,313 66
" salle d'exercices	.....	1,100 00	.....	.....	.....	1,100 00
" bureau de l'ingénieur	187 00	.....	.....	.....	.....	187 00
" hangar des immigrants	.....	550 00	785 02	1,695 20	455 10	3,485 32
" bâtim. de détention des immigrants (trachoma)	.....	.....	752 23	26 50	418 27	1,197 00
Kentville, bureau de poste, etc.	.....	367 03	318 02	230 00	50 00	965 05
Liverpool "	.....	393 17	142 02	166 54	18 00	719 73
Lunenburg "	.....	294 60	207 75	141 85	59 00	703 20
New-Glasgow "	.....	375 81	21 91	330 23	100 00	827 95
North-Sydney "	.....	374 54	6 00	865 64	32 00	1,278 18
Pictou, édifice de la douane	.....	4 86	21 75	51 27	25 00	102 88
" bureau de poste, etc.	.....	509 71	29 10	168 43	25 00	732 24
Springhill, bureau de poste, etc.	.....	433 00	272 35	233 35	30 00	968 70
Sydney "	.....	478 93	245 00	1,577 65	58 00	2,359 58
Sydney-Mines "	.....	384 13	94 00	257 18	30 00	765 31
Truro "	.....	377 43	19 50	284 58	30 00	711 51
Windsor "	.....	403 40	275 48	168 00	75 00	921 88
Yarmouth "	.....	366 63	292 50	513 20	72 00	1,244 33
Totaux pour la Nouvelle-Ecosse.	2,397 00	14,443 16	6,951 02	11,905 35	2,171 83	37,868 36
Ile-du-Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice Dominion	.....	2,407 65	748 74	1,593 78	168 75	4,918 92
" bureau de l'ingénieur	294 00	.....	.....	.....	.....	294 00
Montague, bureau de poste, etc.	.....	167 20	205 02	41 75	.....	413 97
Souris "	.....	339 66	147 00	2 50	.....	489 16
Summerside "	.....	405 39	429 12	197 13	.....	1,031 64
Totaux pour l'Ile-du-P.-Edouard	294 00	3,319 90	1,529 88	1,835 16	168 75	7,147 69
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste, etc.	.....	423 92	55 54	938 85	.....	1,418 31
Campbellton "	.....	385 88	361 44	148 70	53 75	949 77
Carleton, St-Jean-ouest, bur. de poste, etc	.....	91 63	62 77	46 75	8 50	209 65
Chatham, bureau de poste, etc.	68 75	313 99	410 75	524 28	74 25	1,392 02
Dalhousie "	.....	372 78	269 66	33 60	.....	676 04
Frédéricton "	.....	397 33	348 20	1,073 46	51 00	1,869 99
Marysville "	.....	141 25	166 02	39 79	.....	347 06

PARTIE II.—ÉTAT B.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouveau-Brunswick—Suite et fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Moncton, bureau de poste, etc	.....	398 65	431 02	500 38	134 00	1,464 05
Newcastle, bureau de poste, etc	.....	384 17	368 59	213 25	35 00	1,001 01
Richibucto, bureau de poste, etc	28 66	386 38	318 35	226 75	.....	960 14
St-Jean, édifice de la douane	.....	1,805 87	1,861 74	613 11	774 96	5,055 68
" lazaret pour le bétail	.....	333 00	.....	.....	251 25	584 25
" bâtiment pour les immigrants	.....	1,457 50	1,936 38	675 66	268 79	4,338 33
" bureau de poste	.....	1,874 63	767 92	3,371 37	651 88	6,665 80
" banque d'épargne	.....	5 55	332 89	121 23	17 52	477 19
" hôpital de détention, de l'ouest	.....	.....	75 49	.....	.....	75 49
Tracadie, lazaret de	.....	240 00	1,172 45	.....	.....	1,412 45
St. Stephen, bureau de poste de	.....	408 28	180 00	555 05	64 00	1,207 33
Sussex, bureau de poste, etc	.....	280 55	389 88	99 04	75 00	844 47
Woodstock, arsenal	.....	350 00	.....	.....	25 00	375 00
" bureau de poste, etc	.....	431 83	369 49	349 32	34 00	1,184 64
Totaux pour Nouv.-Brunswick	97 41	10,483 19	9,878 58	9,530 59	2,518 90	32,508 67
Québec.						
Acton Vale, bureau de poste	.....	385 96	56 06	260 35	24 00	726 37
Aylmer, bureau de poste	.....	103 03	242 93	190 00	33 00	568 96
Berthierville, bureau de poste	.....	7 04	140 22	121 56	32 50	301 32
Buckingham, bureau de poste	.....	115 25	293 72	130 16	27 90	567 03
Chicoutimi, bureau de l'ingénieur	60 00	.....	.....	.....	.....	60 00
" bureau de poste, etc	.....	333 30	455 00	.....	.....	788 30
Coaticook, bureau de poste, etc	.....	366 63	266 89	196 89	50 00	880 41
Drummondville, bureau de poste, etc	.....	398 99	268 75	93 11	22 00	782 85
" édifice de la douane	112 00	.....	.....	.....	.....	112 00
Dundee, édifice de la douane	.....	.....	33 75	.....	.....	33 75
Fraserville, bureau de poste, etc	.....	409 61	415 50	90 83	200 00	1,115 94
Granby, bureau de poste, etc	.....	290 15	221 10	140 77	150 00	802 02
Hochelaga, bureau de poste	.....	189 26	197 29	164 07	60 14	610 76
Ile Verte, bureau de l'ingénieur	70 00	.....	.....	.....	.....	70 00
Hull, bureau de poste	.....	137 50	337 50	330 62	244 65	1,050 27
Iberville, bureau de poste	.....	371 20	61 00	.....	.....	432 20
Joliette, bureau de poste	.....	407 37	344 09	156 45	108 00	1,015 91
Lachine, bureau de poste	.....	124 00	160 08	139 35	30 02	453 45
Laprairie, bureau de poste	.....	144 28	161 00	34 81	45 00	385 09
L'Assomption, bureau de poste	.....	237 75	174 00	160 85	50 00	622 60
Lévis, bureau de poste	.....	124 19	234 53	120 64	.....	479 36
Longueuil, bureau de poste	.....	302 02	173 50	141 90	25 45	642 87
Montmagny, bureau de poste	276 00	176 09	223 75	.....	37 50	713 34
Montréal, bureau de l'insp. des bâtim.	50 00	.....	.....	.....	.....	50 00
" bureau pour exam. serv. civil	100 00	.....	.....	.....	.....	100 00
" édifice de la douane	35 00	4,752 10	1,316 62	1,085 31	348 29	7,537 32
" édific. publics de la Puissance	117 50	1,805 81	.....	.....	5 82	1,929 13
" salle d'exercices	.....	875 00	.....	.....	.....	875 00
" bureau de l'ingénieur	1,175 75	.....	.....	11 51	35 00	1,222 26
" entrepôt d'inspection	72 50	11,974 18	1,813 11	3,244 66	793 56	17,898 01
" hôpital relev. du bur. d'imm.	3,015 50	.....	529 28	167 96	75 67	3,788 41
" bureau du revenu de l'intérie	.....	818 61	346 97	127 38	101 91	1,394 87
" bureau de poste principal	197 00	17,484 51	1,589 41	18,724 94	867 24	38,863 10
" Pte-St-Charles L. C.	456 67	11 30	.....	.....	9 00	476 97
" bureau de réception, 333 rue St-Laurent nord	133 33	.....	3 20	165 90	.....	302 43
" station "C," bur. de réception est. inm. 226*a* Amherst	1,168 25	579 11	187 47	253 70	66 93	2,255 46
" station "B," rue Ste-Catherine ouest	2,377 21	111 33	250 07	33 74	46 62	2,818 97
" B. P., de Ste-Cunégonde, rue Richelieu	1,750 00	.....	.....	.....	.....	1,750 00
" B. P., St-Louis du Mile-End	.....	566 42	169 00	462 74	32 00	1,230 16

PARTIE II.—ETAT B.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Montréal, 430 rue Wellington			63 81	19 33		83 14
" Westmount, 190 rue Greene	625 00					625 00
" tubes pneumatiques	1,600 00					1,600 00
Nicolet, bureau de poste		17 90				17 90
Nomining, hangar pour immigrants		391 50				391 50
Québec, édifice de la Citadelle	17 00	502 50	609 69	195 04		1,324 23
" édifice de la douane		596 23	945 60	542 08	800 00	2,883 91
" bureau de l'ingénieur	304 50	206 00				510 50
" entrepôt d'inspection		1,440 88	842 72	85 50	450 00	2,819 10
" bâtiment pour l'immigration			943 78	2,027 78		2,971 56
" observatoire				99 45	50 00	149 45
" bureau de poste	79 00	2,370 15	884 62	1,595 39	750 00	5,679 16
" edifice du quai de la Reine (Marine, service des signaux, trieurs, inspection du gaz, poids et mesures.)		499 05	1,328 91	90 00		1,917 96
" hôpital trachoma	225 00		1,162 91	348 15	100 00	1,836 06
" St-Roch, bureau de poste			49 97	31 49		81 46
" chem. f. du G. T., 5, Duford	125 00					125 00
" St-Sauveur, bureau de poste	350 00	106 67				456 67
Peribonka, hangar pour les immigrants		275 00		5 10		280 10
Richmond, bureau de poste, etc		362 59	469 21	69 85	25 00	926 65
" arsenal				129 66		129 66
Rimouski, bureau de poste, etc		162 35	242 07	376 37	75 00	855 79
Roberval, hangar pour l'immigration		280 00	498 00	142 25	21 00	941 25
Sherbrooke, bureau de poste, etc		612 62	491 35	427 31	50 00	1,581 28
Sorel, bureau de poste, etc		515 10	427 96	921 08	250 00	2,114 14
St-Henri, bureau de poste, etc		4 42	155 80	99 82	29 28	289 32
St-Hyacinthe, bureau de poste, etc		478 53	233 84	471 27	75 00	1,258 64
" bur. du Reve. de l'inté		378 38	120 00	93 42	50 00	641 80
" salle d'exercises		350 00	7 98			357 98
St-Jérôme, bureau de poste, etc		378 63	318 00	266 45	54 00	1,017 08
St-Jean, bureau de poste, etc		334 71	117 07	187 50	60 00	699 28
St-Eustache, bureau de poste	144 00					144 00
Terrebonne, bureau de poste, etc		284 25	177 00	116 89	15 00	593 14
Thetford Mines, bureau de poste, etc		188 18	342 90	382 78	9 75	923 61
Trois-Rivières, salle d'exercices		437 04	40 00			477 04
" bureau de la douane	10 00	667 15	638 56	346 14	159 60	1,821 45
" bureau du ministre	38 65					38 65
" bureau de poste		516 43	505 85	553 33	60 50	1,636 11
" bureau de l'ingénieur	10 00					10 00
Valleyfield, bureau de poste, etc		401 46	377 52	145 87	264 16	1,189 01
Victoriaville "	1 00	118 55	280 75	236 95	41 70	678 95
West Farnham, bureau de poste		98 71	104 20	54 81	20 00	277 72
Totaux pour Québec	14,695 86	56,576 97	23,045 86	36,811 26	6,932 19	138,062 14
Ontario.						
Alexandria, bureau de poste, etc		404 47	223 38	379 65		1,007 50
Almonte "		445 44	222 75	127 43	81 25	876 87
Amherstburg "		382 06	181 00	212 10	35 00	810 16
Arnprior "		382 93	316 31	546 63	36 11	1,281 98
Barrie "		408 98	225 00	368 93	75 00	1,077 91
Belleville "		758 27	830 98	1,710 48	83 25	3,382 98
Berlin "		393 68	282 03	351 29	20 42	1,047 42
Bowmanville "		372 68	172 50	203 12		748 30
Brampton "		389 03	227 00	357 01	35 00	1,008 04
Brantford "		575 90	249 48	256 74	38 00	1,120 12
Bridgeburg "		297 27	202 25	61 85	4 00	565 37
Brockville "		460 38	409 39	649 46	170 00	1,689 23
Carleton Place "		281 00	202 50	186 33		669 83

PARTIE II.—ETAT B.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaire des mécaniciens, et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cayuga, bureau de poste, etc	.....	46 86	72 02	51 23	.....	170 11
Chatham, salle d'exercices	.....	350 00	41 86	.....	.....	391 86
" bureau de poste, etc	.....	515 26	235 34	159 24	42 50	952 34
Clinton, bureau de poste, etc	.....	194 47	215 30	114 93	2 00	526 70
Cobourg, bureau de poste, etc	.....	394 36	290 50	663 93	45 50	1,394 29
Cornwall, bureau de poste, etc	.....	477 85	324 00	147 56	112 50	1,061 91
Deseronto, bureau de poste, etc	.....	408 03	303 75	257 97	39 00	1,008 75
Dundas, bureau de poste	500 00	45 76	39 00	46 95	.....	631 71
Fort-William, bureau de poste	.....	425 01	485 00	503 15	73 42	1,486 58
" bureau de l'ingénieur	96 00	.....	.....	.....	.....	96 00
Galt bureau de poste	.....	399 68	276 40	30 71	31 25	738 04
Gananoque, édifice de la douane	.....	.....	.....	.....	23 82	23 82
" bureau de poste	.....	0 75	252 91	1 60	23 23	278 49
Goderich, bureau de poste, etc	.....	392 03	256 31	292 37	60 00	1,000 71
Guelph, bureau de poste, etc	.....	470 19	593 17	1,656 55	63 44	2,783 35
Hamilton, entrepôt d'insp. de la douane	.....	568 92	6 75	170 38	43 85	789 90
" bureau du revenu de l'inté	.....	132 00	.....	33 06	7 50	172 56
" bureau de poste, etc	.....	1,461 95	1,263 34	2,572 77	1,050 00	6,348 06
Hawkesbury, bureau de poste, etc	.....	381 15	237 16	73 92	16 50	708 73
Ingersoll, bureau de poste, etc	.....	412 28	300 69	625 16	48 61	1,386 74
Kingston, édifice de la douane	.....	200 95	280 15	191 33	60 80	733 23
" salle d'exercices	.....	550 00	.....	.....	.....	550 00
" entrepôt d'inspection	.....	.....	.....	.....	12 95	12 95
" bureau du revenu de l'inté	.....	52 33	.....	77 25	24 26	153 84
" collège militaire	.....	3,142 50	.....	.....	.....	3,142 50
" bureau de poste	.....	582 08	461 20	669 15	60 60	1,773 03
Lindsay, bureau de poste, etc	.....	379 43	241 09	69 75	30 00	720 27
London, édifice de la douane	.....	1,068 30	860 96	671 48	122 58	2,723 32
" salle d'exercices	.....	660 00	.....	.....	.....	660 00
" bureau de l'ingénieur	582 00	.....	.....	.....	.....	582 00
" bureau de poste	.....	1,293 67	729 59	2,015 55	70 00	4,108 81
" magasins militaires	.....	.....	46 25	.....	.....	46 25
Napanee, bureau de poste, etc	.....	382 21	223 88	137 65	73 38	817 12
Niagara-Falls, bureau de poste, etc	.....	395 46	238 00	244 35	6 25	884 06
Orangeville, bureau de poste, etc	.....	375 88	219 50	.....	20 00	615 38
Orillia, bureau de poste, etc	.....	327 61	246 02	109 66	32 50	715 79
Oshawa, bureau de poste, etc	.....	399 57	205 50	127 20	14 74	747 01
Ottawa, édifice des archives	.....	1,105 00	817 94	452 45	.....	2,375 39
" observatoire d'astronomie	.....	1,224 00	835 85	291 03	.....	2,350 88
" laboratoire de bactériologie	.....	.....	110 32	130 00	.....	240 32
" ferme modèle	.....	.....	1,731 82	296 45	.....	2,028 27
" musée géologique	.....	850 00	1,108 84	851 00	.....	2,809 84
" serre du parc Major	.....	300 00	430 00	.....	.....	730 00
" galerie nationale et musée icthyologique	.....	.....	245 00	231 00	.....	476 00
" bureau de poste	.....	1,205 00	1,407 65	941 50	.....	3,554 15
" édifice du parlement et du ministère	.....	40,059 75	39,332 36	22,059 61	.....	101,451 72
" imprimerie Nationale	.....	13,560 44	6,956 09	2,200 59	.....	22,717 12
" Hôtel royal de la monnaie	.....	.....	97 46	.....	.....	97 46
" Cour Suprême	.....	910 00	743 13	358 50	.....	2,011 63
" ateliers (D.T.P.), etc	.....	970 00	1,053 00	370 50	.....	2,393 50
Ottawa, édifices loués—						
Rue Albert (bureaux du service des postes par chemins de fer)	720 00	.....	.....	11 00	.....	731 00
Rue Bank (édifice Trafalgar)	600 00	.....	.....	.....	.....	600 00
Rue Cliff (service de l'observatoire)	.....	.....	.....	12 00	.....	12 00
Rue Metcalfe (min. du Travail; O. C.D. Milice)	2,381 60	.....	.....	157 44	.....	2,539 04
Rue Metcalfe (arpenteur général)	3,451 92	300 00	391 12	189 00	.....	4,332 04
Rue Queen (com. de l'exposition)	1,000 00	.....	115 00	60 00	.....	1,175 00
Rue Queen (édifice Impérial)	5,736 20	.....	4 86	231 00	.....	5,972 06
Rue Queen (com. des ch. de fer, etc.)	6,521 11	1,105 00	477 75	392 80	.....	8,496 66

PARTIE II.—ETAT B.—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa, édifices loués—*Suite.*						
Rue Queen (bur. fédér. des analyses.	.....	.....	165 99	70 50	.....	236 49
" Rideau (édifice Corry)	13,912 42	.....	.....	369 00	.....	14,281 42
" Slater (édifice Canadien)..	27,330 04	605 00	3,344 88	1,430 69	.....	32,710 61
" " (édifice de la milice).....	33,929 39	1,815 00	3,659 04	2,133 56	.....	41,536 99
" Sparks (Ahearn et Soper, Canal de la B. G).....	450 00	.....	.....	.....	.....	450 00
" Sparks (édifice Seybold).....	5,416 66	.....	.....	182 00	.....	5,598 66
" " (Sparks Chambers).....	803 00	.....	.....	.....	.....	803 00
" " (édifice Egan).....	200 00	.....	.....	10 11	.....	210 11
" Sussex (bur. des traduct. franç..	600 00	.....	140 94	174 22	.....	915 16
" " (annexe du bureau géologique).....	1,280 00	.....	.....	.....	.....	1,280 00
" " (magasins de la marine..	.....	.....	181 00	.....	.....	181 00
" Wellington (douanes).....	1,495 57	905 00	331 83	193 00	.....	2,925 40
" " (édifice Langevin)...	10 00	.....	.....	.....	.....	10 00
" " (magasins de la police montée).....	2,248 59	.....	100 00	63 00	.....	2,411 59
" " (édifice Thistle).....	1,100 00	.....	14 15	.....	.....	1,114 15
" " (anciens ateliers du minist. des T. P.).	450 00	.....	.....	.....	.....	450 00
" " (bur. d'insp. du gaz).	.....	.....	.....	6 16	.....	6 16
Edifices divers—Location du fil électrique p. le serv. des horlog. élect.)	412 50	.....	.....	.....	.....	412 50
Paris, bureau de poste, etc.....	.....	373 58	132 57	72 00	63 60	641 75
Pembroke, bureau de poste, etc.....	.....	375 08	304 74	148 50	40 00	868 32
Peterboro, édifice de la douane.....	.....	279 30	269 88	155 50	50 00	754 68
" bureau de poste.....	.....	376 44	321 11	233 10	75 00	1,005 65
Petrolea, bureau de poste, etc.....	.....	380 28	220 83	265 86	39 76	906 73
Picton, bureau de poste.....	.....	377 56	239 25	89 14	40 50	746 45
Port-Arthur, bureau de poste.....	.....	390 95	509 50	226 42	43 41	1,170 28
" bureau de l'ingénieur....	325 00	.....	.....	3 00	.....	328 00
Port-Burwell, bureau de l'ingénieur....	15 00	.....	.....	.....	.....	15 00
Port-Colborne, bureau de poste.....	.....	302 90	.....	116 55	20 00	439 5
" bureau de l'ingénieur...	180 00	.....	.....	.....	.....	180 00
Port-Hope, bureau de poste, etc.....	.....	377 33	325 95	497 00	15 88	1,216 16
Prescott, édifice de la douane.....	.....	.....	124 00	34 88	35 00	193 88
" bureau de poste.....	.....	423 83	221 20	156 20	85 00	886 23
Rat-Portage, bureau de poste.....	.....	381 23	298 13	356 18	74 68	1,110 22
Sandwich, bureau de poste.....	.....	235 75	107 73	60 05	.....	403 53
Sarnia, bureau de poste, etc.	.....	473 32	330 35	441 68	44 00	1,289 35
Sault Ste-Marie, bureau de poste, etc..	.....	624 11	1,108 84	275 80	55 68	2,064 43
Smith's-Falls, bureau de poste, etc....	.....	379 13	175 50	98 28	89 12	742 03
Stratford, arsenal.....	.....	350 00	.....	.....	.....	350 00
" bureau de poste, etc.....	.....	627 49	397 04	501 66	80 00	1,606 19
Strathroy, bureau de poste.....	.....	399 18	198 73	183 25	19 79	800 95
Ste-Marie, bureau de poste.....	.....	.....	217 50	.....	.....	217 50
Ste-Catherine, salle d'exercices.....	.....	350 00	.....	.....	.....	350 00
" bureau de poste, etc..	19 70	403 18	410 00	212 68	60 42	1,105 98
St-Thomas, bureau de poste, etc.....	.....	404 98	280 00	157 78	11 62	854 38
Toronto, bureaux du recev. gén. adjoint et du revenu de l'intérieur..	.....	943 50	323 65	139 63	30 05	1,436 83
" bur. des exam. du serv. civil.	35 00	.....	.....	.....	.....	35 00
" édifice de la douane.....	.....	3,662 54	775 55	1,053 89	148 54	5,640 52
" salle d'exercices..	.....	1,309 65	.....	.....	.....	1,309 65
" bureau de l'ingénieur...	700 00	.....	.....	.....	.....	700 00
" entrepôt d'inspection.....	.....	4,471 96	1,277 97	528 88	67 70	6,346 51
" tubes pneumatiques.....	135 00	.....	.....	.....	.....	135 00
" bureau de poste.....	960 41	7,473 60	1,267 44	5,943 96	452 48	16,097 89
" bureau de poste G.....	382 50	98 15	.....	89 56	.....	570 21
" bureau de poste A, gare Union.....	.....	1,511 25	.....	1,623 72	.....	3,134 97
" bureau de poste H.....	.....	.....	11 56	.....	.....	11 56

PARTIE II.—ETAT B.—DEPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Toronto, bureau de poste B, 117 King..	1,000 00	140 95	.....	406 63	.....	1,547 58
" " F..... ...	.....	525 45	418 56	328 62	58 57	1,331 20
" " C.....	.....	469 75	221 00	580 49	14 07	1.285 31
" " L, gare centrale.....	420 00	.....	.....	.....	.....	420 00
" bur. de poste à l'embranchem.	.....	412 37	215 22	416 60	18 00	1,062 19
" bur. de l'inspect. des vapeurs.	720 00	.....	.....	.....	.....	720 00
Trenton, bureau de poste..... ...	.....	426 38	220 80	150 00	75 00	872 18
Walkerton, bureau de poste, etc.....	.....	372 13	287 13	151 10	46 50	856 86
Windsor, salle d'exercices.....	.....	350 00	.....	.....	.....	350 00
" bureau de poste, etc.....	....	859 36	501 80	1,390 39	96 00	2,847 55
Wingham, bureau de poste.....	.....	190 91	273 13	145 84	11 43	621 31
Woodstock, arsenal.....	.... . .	.....	1 50	.....	.. ...	1 50
" bureau de poste, etc.....	.....	460 51	379 78	590 36	35 20	1,465 85
Totaux pour Ontario.....	116,119 61	119,316 90	88,854 17	68,819 16	4,786 21	397,896 05
Manitoba.						
Brandon, ferme modèle.....	.....	.. ..	377 29	50 33	.. ..	427 62
" édifices pour les immigrants..	.. ..	.....	1,113 80	117 71	56 46	1,287 97
" bureau de poste, etc.....	.....	612 05	833 06	849 22	100 00	2,394 33
Dauphin, gare pour les immigrants....	.. . ...	... .. .	29 00	41 68	.....	70 68
Elkhorn, hangar pour les immigrants..	90 00	.....	....	.. ..	. . ....	90 00
Portage la Prairie, bureau de poste, etc.	.. .. .	629 28	547 99	315 25	21 54	1,514 06
Virden, bâtiment pour les immigrants.	.....	.....	16 25	.....	.....	16 25
Winnipeg, édifice de la douane.....	550 00	474 85	857 24	204 55	83 95	2,170 59
" bur. des terres de la Puissance	.. ..	.. ..	247 70	12 65	39 05	299 40
" édifices p. entrep. de la douane	50 00	29 20	36 35	3 65	.....	119 20
" bureau de l'ingénieur.....	837 00	.....	.....	.. ..	.....	837 00
" entrepôt d'inspection.....	....	.....	562 68	164 40	46 10	773 18
" bâtiment I, p. les immigrants	309 65	.....	3,764 14	1,231 86	1,124 25	5,429 90
" h. des immig. (gare ch. f. P. C.)	.....	20 00	.....	.....	.....	20 00
" bureau de poste	1,518 75	5,337 18	3,851 47	5,816 37	983 85	17,507 62
" commissaire du N.-O.. .	360 00	.....	....	... .	..... .	360 00
" poids et mesures.....	600 00	.....	.....	....	.....	600 00
" bâtim. II pour les immigrants	....	....	835 54	320 41	82 80	1,238 75
" bâtim. III, IV p. les immig..	... .	.....	863 75	141 25	....	1,005 00
" bâtim. V pour les immigrants	.....	.....	....	6 90	.....	6 90
Totaux pour le Manitoba.	4,315 40	7,102 56	13,936 26	9,276 23	2,538 00	37,168 45
Provinces du Nord-Ouest.						
Alameda, bur. des terres de la Puissance	30 00	.....	19 40	.. ..	.....	49 40
Battleford, bur. des t. de la Puissance..	700 00	.....	306 63	....	... .	1,006 63
" bâtiment pour les immigrants	655 00	.. ..	224 73	.....	....	879 73
North Battleford, bâtim. p. les immig..	.....	.. . ..	20 00	....	.. ..	20 00
Calgary, douanes, etc.....	3,000 00	.....	.....	126 00	.....	3,126 00
" bureau de l'ingénieur.....	772 50	.....	....	11 36	.....	783 86
" bâtiment pour les immigrants.	.....	.....	244 83	60 57	30 00	335 40
" bureau de poste, etc.....	550 64	1,091 05	1,378 72	3,973 45	300 00	7,293 86
Doystend, bâtiment pour les immigrants	96 00	.....	....	.....	.....	96 00
Davidson, bâtiment pour les immigrants	.....	.....	477 00	..... .	.....	477 00
Edmonton, bur. des terres et d'enregtr..	22 50	501 22	348 89	188 05	....	1,060 66
" hangar pour les immigrants..	1,266 00	....	667 62	66 10	10 00	2,009 72
" bur. de p. et du rev. de l'int..	3,782 50	755 52	441 79	935 75	70 82	5,986 38
Estevan, bur. des terres de la Puissance	440 00	.....	....	.....	....	440 00
Humbolt, bur. des terres de la Puissance	710 00	....	113 40	.....	.. ..	823 40
Indian Head, ferme modèle.....	... .	.. ..	684 50	131 75	... .	816 00
Leduc, bâtiment pour les immigrants..	70 00	..... .	.....	.....	.. ..	70 25

PARTIE II.—ETAT B.—DÉPENSES—*Suite et fin.*

Nom de l'édifice.	Loyer.	Salaires des mécaniciens, et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Provinces du Nord-Ouest—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.
Lacombe, bâtiment pour les immigrants	130 00	.....	96 78	.....	.....	226 78
" ferme modèle	.....	.....	.....	35 69	.....	35 69
Lloydminster, bâtiment p. immigrants.	.....	.....	97 69	.....	.....	97 69
Lethbridge, palais de justice et douane.	5 84	.....	39 50	138 70	39 00	223 04
" ferme modèle	32 00	.....	62 00	11 16	.....	105 16
" bâtiment p. les immigrants.	.....	.....	101 15	92 65	10 00	203 80
" bureau de poste	.....	501 80	120 00	.....	.....	621 80
" bureau des terres de la Puis.	.....	.....	.....	.....	13 00	13 00
Moosejaw, bureau de poste, etc	1,620 00	615 50	278 03	478 90	52 50	3,044 93
" bâtiment p. les immigrants.	.....	.....	136 85	.....	.....	136 85
Macleod, douane	.....	.....	63 96	109 81	13 50	187 27
Prince-Albert, bur. d. t. d. la P. et d'enr.	.....	333 30	.....	.....	.....	333 30
" hangar p. les immigrants.	.....	.....	121 50	8 64	.....	130 14
" bureau de poste	.....	1,086 15	1,671 49	270 42	103 10	3,131 16
Red Deer, palais de justice	.....	685 00	136 23	.....	.....	821 23
Regina, bureau de l'inspecteur des trav.	275 00	6 20	.....	.....	.....	281 20
" bur. des terres de la P. et d'enreg.	.....	1,139 75	641 29	480 40	45 00	2,306 44
" bureau du Revenu de l'Intérieur	100 00	.....	.....	.....	.....	100 00
" bâtiment pour les immigrants	1 00	.....	351 75	39 45	29 75	421 95
" bureau de poste	.....	624 15	600 78	578 50	35 00	1,838 43
Rosthern, bureau des terres de la Puiss.	120 00	.....	14 00	.....	.....	134 00
Strathcona, hangar pour les immigrants	144 00	.....	51 66	.....	.....	195 66
Saskatoon, bâtiment p. les immigrants.	.....	.....	829 25	.....	.....	829 25
" bureau de poste	195 00	.....	.....	.....	.....	195 00
Sedgwick, bâtiment p. les immigrants.	210 00	.....	15 50	.....	.....	225 50
Yorkton, bur. des terres de la Puissance	588 25	.....	190 10	.....	.....	778 35
" bâtiment pour les immigrants.	.....	.....	61 90	.....	.....	61 90
Vermillon, bâtiment p. les immigrants.	336 00	.....	8 50	.....	.....	344 50
Totaux pour les T. du N.-O.	15,852 23	7,339 64	10,145 19	7,737 35	751 67	41,826 08
Colombie-Britannique.						
Atlin, bureau de poste	.....	139 50	104 50	28 35	.....	272 35
Agassiz, ferme modèle	.....	.....	76 20	.....	.....	76 20
Colwood, réparation du télégraphe, etc.	30 00	.....	.....	.....	.....	30 00
Esquimalt, douane	.....	.....	16 00	.....	.....	16 00
Kamloops, bureau de poste, etc	.....	603 90	440 50	465 92	36 00	1,546 32
Nanaimo, bureau de poste, etc	.....	571 55	246 75	300 75	54 00	1,173 05
Nelson, bureau de poste, etc	.....	618 93	551 67	788 73	72 00	2,031 33
New-Westminster, marine et administration des tribus indiennes	.....	329 60	147 36	6 65	67 80	551 41
New-Westminster, bureau de poste	.....	727 10	423 52	709 98	60 27	1,920 87
Rossland, bureau de poste, etc	.....	570 70	547 31	553 50	184 68	1,856 19
Vancouver, entrepôt d'inspection, nouvel édifice	2,097 00	6 00	43 19	410 89	11 48	2,568 56
" bureau de poste	438 00	2,208 60	789 07	2,434 56	73 37	5,943 60
" douane	1,525 00	.....	68 75	234 30	.....	1,828 05
" bureau d'expédition	150 00	.....	.....	.....	.....	150 00
" hôpital d'isolement	.....	.....	73 99	.....	.....	73 99
Victoria, entrepôt d'inspection	100 20	2,849 45	861 20	1,298 97	42 90	5,152 72
" bureau de la marine et de l'administration des tribus indiennes (ancien édif. de la douane)	.....	687 50	88 50	108 45	16 85	901 30
" ancien bureau de poste	.....	.....	51 50	0 45	65 50	117 45
William, pointe de, lazaret	30 00	.....	3,712 80	.....	.....	3,742 80
Totaux pour la Colombie-Britannique	4,370 20	9,312 83	8,242 81	7,341 50	684 85	29,952 19
Yukon.						
Whitehorse, bur. de poste, etc. (Yukon)	.....	1,375 00	1,701 88	.....	.....	1,375 00

PARTIE II, ETAT C.—Indiquant les sommes prêtées par le gouvernement, en vertu d'actes spéciaux émanant du parlement et garanties par des obligations ou bons déposés par l'emprunteur. Les ouvrages pour lesquels on dépense ces fonds sont quasi d'intérêt public et les multiples prêts qu'on a consenti à cet effet, l'ont été sur la recommandation de l'hon. ministre des Travaux publics, après que l'ingénieur en chef eût inspecté les ouvrages motivant le prêt.

Emprunteur.	Acte du Parlement.	Objet.	Montant.
			$ c.
Les Commissaires du port de Québec	62-63 Vic., ch. 34, art. 34.	Amélioration du bassin Princesse Louise.....	158,311 21

PARTIE III

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF

SUR LES

CONSTRUCTIONS EXÉCUTÉES SOUS SA DIRECTION DANS LE DOMINION DU CANADA

DURANT

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1908

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, le 26 octobre 1908.

M. NAPOLÉON TESSIER, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-joint le rapport annuel concernant les constructions exécutées sous cette direction durant l'exercice clos le 31 mars 1908.

D. EWART,
Architecte en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un précédent rapport, est achevé et il a été muni d'une horloge publique.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Alexander McGillivray, inspecteur des travaux.

La Compagnie Rhodes-Curry, entrepreneurs.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans les chambres de l'attique, on a construit deux faux jours; du sol à l'attique, on a renouvelé en bois dur les marches de l'escalier postérieur; on a planchéié en bois dur le corridor, le salon et la salle à manger du gardien; on a repeinturé les boiseries extérieures de l'édifice et celles de l'intérieur du rez-de-chaussée et de l'attique, ainsi que les radiateurs et les planchers de quatre chambres; on a verni les parties en bois dur de tous les accessoires, la partie intérieure des fenêtres, et réparé la menuiserie, le peinturage, le vitrage, les serrures, etc.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

BRIDGEWATER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le contrat de construction de cet édifice a été signé le 3 octobre 1907. L'édifice a 62 pieds de front sur la rue King par une profondeur de 35 pieds. Il se compose de deux étages en brique (le rez-de-chaussée comptant pour un étage), avec chaînes d'encoignure, bandeaux, et soubassement en pierre. Les cloisons du soubassement du rez-de-chaussée, et les chambres de sûreté (il en existe une à chaque étage), sont

en brique, ainsi que le revêtement des murs du soubassement; le plancher du soubassement est en béton, tandis que les autres planchers, cloisons, escalier et toiture sont en bois. Les marches du perron sont en pierre et les corniches extérieures en métal.

Le soubassement est destiné aux appareils de chauffage, au combustible et à l'emmagasinage; le rez-de-chaussée au bureau de poste et à la salle d'inspection; quant au premier étage, il est réservé à la douane, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Robert H. Lamb, inspecteur des travaux.

Falconer et McDonald, entrepreneurs.

CANSO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans un précédent rapport, est achevé.

GLACE BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le contrat de construction de cet édifice a été signé le 10 décembre 1907, l'édifice devant se composer d'un corps principal de 51 par 38 pieds, à deux étages en brique, avec chaînes d'encoignure, bandeaux, et soubassement en pierre; et d'une annexe d'un étage, en brique, de 33 par 30 pieds, avec chaînes d'encoignures, bandeaux, et soubassement en pierre.

On a déjà creusé le soubassement du corps principal, soubassement que l'on destine aux appareils de chauffage, au combustible et à l'emmagasinage. Quant au rez-de-chaussée, il contiendra un bureau de poste, et le premier étage, les bureaux de la douane et des contributions. Au rez-de-chaussée et au premier étage, on disposera d'une chambre de sûreté en brique. Dans l'annexe du bâtiment, on se propose d'installer l'entrepôt d'inspection et le service des poids et mesures. Le soubassement de cette annexe n'est pas creusé.

Plans et travaux préparés et surveillés par R. B. Whitten, architecte.

Dan. Ross, inspecteur des travaux.

Rhodes, Curry et Cie, entrepreneurs.

HALIFAX.

DOUANE.

Cet édifice est achevé, ménagé et meublé. Une horloge a été placée dans la tour. Le lundi, 17 juin 1907, l'administration des douanes en a pris possession.

Les dessins et les devis ont été préparés par le ministère, et les travaux surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et contrôleur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

W. J. Busche, architecte résidant.

M. E. Keefe, entrepreneur de l'édifice.

Longard Frères, entrepreneurs des appareils de chauffage.

Schultz Frères, entrepreneurs de l'horloge de la tour.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

La construction de cet édifice, qui a été décrit dans un précédent rapport, est presque achevée.

Plans, etc., préparés par le ministère.

A. G. Gates, achitecte-résidant.
S. A. Marshall et Fils, entrepreneurs de l'édifice, de son éclairage, etc.
Martel et Langelier, entrepreneurs des appareils de chauffage.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a fourni de nouveaux camions pour le transport des sacs de dépêches et réparé l'installation d'éclairage, la charpenterie, les serrures, les boîtes à serrures, le mobilier, le vitrage et l'ascenseur.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics, domicilié à Halifax, N.-E.

BUREAU DE L'ESTIMATEUR DES DOUANES.

Cette bâtisse est louée; on y a fait quelques petites réparations à la plomberie et au monte-charge. Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, domicilié à Halifax, N.-E.

BÂTIMENT DES IMMIGRANTS.

On y a installé deux nouvelles fournaises de chauffage à l'eau chaude, identiques aux nouvelles fournaises fournies l'année dernière, ce qui fait quatre nouvelles fournaises raccordées entre elles et formant groupe; on a réparé les fourneaux de cuisine, la plomberie, la charpenterie, le peinturage, les fils électriques et on a fourni et posé des échelles de sauvetage en cas d'incendie.

INVERNESS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant achevé et muni d'appareils de chauffage à l'eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Duncan A. McIsaac, inspecteur des travaux.
Edouard F. Munro, entrepreneur.

ILE DE LAWLOR.

LAZARET.

On a construit un puits-filtre, on a placé une pompe aspirante et foulante dans le nouvel hôpital, et on a réparé et amélioré les bâtiments et le quai.

Plans et devis préparés, et travaux surveillés, par C. E. W. Dodwell, ingénieur-résidant et contrôleur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, domicilié à Halifax, N.-E.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE PUBLIC.

Sur le devant et les côtés de cet édifice on a construit une allée en granolite avec bordure et rigole; au rez-de-chaussée, on a ménagé un cabinet d'aisance pour le bureau de poste. On a réparé le béton qui recouvre le sol du soubassement.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

PICTOU.

DOUANE.

On a fourni quelques meubles au bureau du revenu de l'intérieur, fait quelque peinturage à l'intérieur, et réparé la tour et le toit.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié a Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

On a repeint ou reverni la boiserie; nettoyé et badigeonné en couleur les murs et les plafonds; badigeonné à la chaux le soubassement et bronzé les radiateurs.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

SHELBURNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 12 février 1908, on a signé le contrat de construction de cet édifice, qui, sur le plan, devra avoir 39 par 54 pieds. Les murs seront en pierre et sa mansarde en bois; le corps principal aura deux étages, un soubassement, une mansarde, et à l'un de ses angles, on construira une tour à trois étages avec soubassement en pierre, surmontée d'un lanterne en bois qui devra s'élever à 61 pieds au-dessus du sol, pinacle non compris.

Les cloisons du soubassement seront en brique et le sol en sera recouvert de béton, mais on fera en bois les autres cloisons, les planchers, les escaliers et le toit. Au rez-de-chaussée, se trouveront: le bureau de poste, l'entrepôt d'inspection, l'escalier, le hall et le cabinet de toilette; au premier étage se trouveront: les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; et, dans l'attique, le logement du gardien. Dans le soubassement se trouveront: les appareils de chauffage, la citerne, la cave à combustible et le magasin.

Les plans, etc., ont été préparés et le travail surveillé par L. Lessel, architecte, domicilié à Halifax, N.-E.

Fred. Miner, inspecteur des travaux.

A. Hood et W. Brooks, entrepreneurs.

SPRINGHILL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a repeinturé ou reverni la boiserie intérieure, badigeonné les murs et les plafonds et bronzé les radiateurs.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

TRURO.

DÉPÔT D'ARMES.

Le 9 août 1907, on a signé le contrat de construction de ce dépôt d'armes, qui se trouve du côté nord de la rue Wilson. Cet édifice a deux étages, est en brique avec chaînes d'encoignure, bandeaux et soubassement en pierre. Il mesure 58 pieds de front par 33 pieds de profondeur.

On n'a creusé qu'une partie du soubassement, soit 12 pieds de largeur sur toute la profondeur de l'édifice; là se trouvent la chambre de chauffe et les caves au combustible. Au rez-de-chaussée se trouvent: les dépôts d'armes de deux compagnies,

un magasin, un vestibule, un corridor d'escalier et un cabinet; au premier étage: une salle de lecture, une salle de rapport, deux salles de compagnies, un bureau pour l'adjudant, et un corridor d'escalier.

Les cloisons sont en brique, sauf quelques-unes d'entre elles qui se trouvent au rez-de-chaussée; quant aux planchers, au toit, et aux escaliers, ils sont en bois, excepté au soubassement et dans le cabinet de toilette dont le plancher est cimenté.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

H. Henderson, inspecteur.

Frank Dexter et Cie, entrepreneurs.

WESTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 14 septembre 1907 on a signé le contrat de construction de cet édifice, qui sera situé près de la gare du chemin de fer Intercolonial. Ses dimensions seront de 61 pieds par 33 pieds 6 pouces; il aura deux étages en brique, avec chaînes d'encoignure, bandeaux et soubassement en pierre. Les marches des perrons seront en béton, les cloisons du soubassement et du rez-de-chaussée, les chambres de sûreté et le revêtement des murs du soubassement seront en brique. Quant aux cloisons du premier étage, elles seront en bois, ainsi que le toit et les planchers, excepté celui du soubassement qui sera en béton. La corniche extérieure sera en métal, et le toit recouvert d'un mélange de goudron et de gravier.

Au soubassement se trouveront les appareils de chauffage, le combustible et les magasins; au rez-de-chaussée, le bureau de poste, l'entrepôt d'inspection et le corridor de l'escalier; au premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et, en outre une salle de bain et un cabinet d'aisance. A chaque étage, une chambre de sûreté en brique.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

W. R. McKean, inspecteur des travaux.

E. T. Munro, entrepreneur.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAMPBELLTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé la clôture et on l'a replacée dans un endroit plus avantageux; on a fourni de nouvelles serrures de portes, des ressorts de portes et des échelles, et on a réparé le mât et le toit.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

FREDERICTON.

DÉPÔT D'ARMES.

On a badigeonné, peinturé, et tapissé les chambres du gardien et le corridor; on a exhaussé la cheminée du dépôt d'armes, percé une nouvelle porte entre la cuisine et le réfectoire du quartier, et réparé le plâtrage, la couverture du toit et la boiserie.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux dont il a été fait rapport l'année dernière sont achevés, et, en outre, on a peinturé le toit et fait diverses réparations à la menuiserie.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

MARYSVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait du peinturage, du badigeonnage et réparé les boiseries, ainsi que le toit. On a aussi construit une clôture en fils métalliques autour de l'édifice et on l'a munie de barrières.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Sur le devant et les côtés de cet édifice on a construit un trottoir en granolite, ainsi qu'un tuyau de drainage sur un côté, afin de recueillir les eaux de surface.

On a badigeonné, peinturé ou verni les murs et les plafonds des bureaux et des chambres. On a mis de nouvelles marches en bois dur dans le couloir, repeinturé et réparé les persiennes, et fait quelques petites réparations à la menuiserie.

RICHIBOUCTOU.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a examiné et remis en état l'égout qui s'était obstrué, et fait quelque briquetage dans le soubassement.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Sur la façade, quelques ornements en grès de la corniche (que l'on suppose avoir été endommagés lorsque l'édifice fut partiellement détruit par le feu), menaçant la sécurité publique, on les a enlevés et remplacés par des ornements en cuivre. On a jointoyé les pierres de la façade, réparé la couverture en cuivre du toit, et une partie des tuyaux de descente a été renouvelée à la partie postérieure de l'édifice. On a asphalté les allées et les promenades de la rue Water.

Les châssis extérieurs des fenêtres des parties antérieure et postérieure de l'édifice ont été reteints et vernis. On a nettoyé, peint, huilé et verni les bureaux du receveur des douanes.

Afin de donner un bureau de plus au ministère de la Marine, on a construit au moyen de cloisons vitrées une chambre dans le hall de l'aile sud.

On a réparé le fourneau de la cuisine, les éviers, l'ascenseur hydraulique, les fournaises, les cloches, horloges, le peinturage, la charpenterie, le plâtrage, les serrures, la plomberie, les ressorts des portes, le mobilier et les accessoires.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

MODIFICATION ET AGRANDISSEMENT DU BÂTIMENT DES MAGASINS MILITAIRES.

On a augmenté de 40 pieds la longueur de l'édifice existant, et de 38 pieds sa largeur, qui étaient respectivement de 103 pieds et 38 pieds, ce qui donne maintenant à tout l'édifice: 143 pieds de longueur sur 176 pieds de largeur.

L'édifice a deux étages en pierre sur murs de fondation en pierre, et il est surmonté d'un comble en mansarde en bois.

Le travail et les matériaux de toute la partie ajoutée sont similaires à tous les points de vue à ceux de la partie qui a été agrandie. On a divisé par des cloisons et partagé sur une longueur de 30 pieds la mansarde de l'ancienne partie de l'édifice, afin de loger le gardien. Tout l'espace de la nouvelle partie est réservé à l'emmagasinage.

Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

BÂTIMENTS DES IMMIGRANTS.

(y compris le hangar n°4.)

La cheminée en fer galvanisé étant usée et dangereuse, on l'a enlevée et remplacée par une cheminée neuve; on a enlevé les dalots en fer de la toiture et on les a remplacés par des dalots en cuivre; on a peinturé tout l'extérieur de l'ancien bâtiment et réparé son toit; on a partagé par une cloison une des salles d'observation du premier étage; construit un trottoir en bois le long du côté sud; lambrissé les corridors et les chambres à coucher; nettoyé et badigeonné les murs de l'étage supérieur et les logements de l'hôpital; réparé la plomberie, la charpenterie, le peinturage, le vitrage, les fourneaux de cuisine, les fournaises, les meubles, etc.; on a fourni un peu de toile cirée à plancher, et on a partiellement ouvert l'égout et on l'a remis en état.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

BANQUE D'ÉPARGNE.

On a reconstruit, goudronné et réparé les cloisons et murs en brique de la cave à charbon et du coffre à cendres, dont la couverture était pourrie et trouée. On a réparé le briquetage de la fournaise, la plomberie et le mât de pavillon.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

Le ministère a loué l'hôtel Martello, de Saint-Jean-Ouest, pour en faire un lieu de détention.

BUREAU DE POSTE.

On a construit une citerne doublée de plomb, pour remplacer celle qui existait et qui était usée et inutilisable.

Au soubassement, on a été obligé de creuser le sol de la chambre de la chaudière et de la livraison des malles, parce qu'il s'abaissait; on a empli de pierres la partie excavée, et bétonné le plancher de la chambre de la chaudière et celui du monte-charge; asphalté le plancher de la cahmbre de livraison des sacs de dépêches; peint les boîtes à lettres des rues de la ville de Carleton; agrandi le comptoir et la cloison du bureau de l'enregistrement, etc.; on a fourni et mis en place une machine électrique à oblitérer; mis en place d'autres stores dans la salle des factures et réparé les accessoires, le mobilier, les appareils de chauffage, la menuiserie, l'ascenseur, la couverture du toit, le vitrage, le peinturage, les montures métalliques pour l'éclairage, etc.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

LAZARET DE "PARTRIDGE-ISLAND."

On y trouve: un bâtiment de désinfection, quatre bâtiments de détention, deux hôpitaux, une usine à gaz, la maison de l'intendant du lazaret et la résidence du directeur du service de santé.

Sur la rive sud, on a muni de tirants les bâtiments de détention, à raison de 3 pour chacun, car ces bâtiments sont exposés à de fortes bourrasques; on a pratiqué une ouverture de porte dans le mur en pierre du soubassement du nouvel hôpital, et on y a posé un chambranle, une porte, un tambour et un perron; par des cloisons, on a divisé en chambres à coucher le rez-de-chaussée du bâtiment "C", et on a plafonné ces chambres en lattes métalliques; on a peinturé les cloisons, posé à nouveau les portes et remonté les lits, etc. Dans la maison de l'intendant, on a amené l'eau, posé des éviers et établi une canalisation d'égout que l'on a prolongée jusqu'au rivage. Dans la maison du directeur du service de santé, on a fixé aux murs les cuves à lessives, renouvelé la plomberie, le peinturage, le tapissage, le badigeonnage, le vitrage, le linoleum, placé une nouvelle porte au soubassement et réparé la menuiserie, la maçonnerie, etc.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

ST. STEPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé et jointoyé le briquetage et augmenté quelque peu les appareils de chauffage, sous la surveillance de D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a augmenté les appareils de chauffage; amélioré quelques-uns des accessoires du bureau de poste, et augmenté les appareils d'éclairage électrique.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

TRACADIE.

LAZARET—RÉSERVOIR ASEPTIQUE ET DE BUANDERIE.

Ces constructions décrites dans mon rapport de l'année dernière, sont, pour ainsi dire, achevées, prêtes à recevoir les objets à désinfecter et la machinerie servant au blanchissage.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Charles LeBreton, inspecteur.

Thomas P. Charleson, entrepreneur.

LAZARET—BÂTIMENT PRINCIPAL.

On a réparé le toit, et posé quelques travées au plancher du soubassement.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a complètement inspecté tout l'extérieur de l'édifice, peint la maçonnerie, le briquetage, la menuiserie, la ferronnerie, etc., et réparé le toit de l'annexe. On a nettoyé les murs intérieurs; badigeonné ou peint les plafonds, réparé le plâtrage et la menuiserie qu'on a peinte ou vernie; verni la garniture; bronzé les radiateurs; et fait quelques nouveaux travaux de plomberie.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé, peint et mis en bon état les clôtures, les barrières et les saillies du toit de l'édifice, qui avaient été détruites par un incendie qui s'était déclaré dans une propriété attenante. On a peinturé l'extérieur d'un cabinet d'aisance qui se trouve dans la cour, la boiserie et le ferronnerie extérieure, et une grande partie de la boiserie intérieure. On a frotté et verni le bois dur et des garnitures du rez-de-chaussée et du premier étage.

On a fait quelques petites réparations au toit du paravent, au plâtrage et à la boiserie de l'annexe.

Les travaux ont été surveillés par D. H. Waterbury, du ministère, domicilié à Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE QUEBEC.

CHICOUTIMI.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'année dernière, est pour ainsi dire achevé.

Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

Wm Warren, inspecteur.

Adolphe Beaulieu, entrepreneur.

Ovide Guay, entrepreneur des appareils de chauffage à eau chaude.

COATICOOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une échelle de sauvetage en cas d'incendie, et fait de petits changements au système de chauffage.

Tous les travaux ont été surveillés par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

DRUMMONDVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tout le long de la propriété, on a construit un trottoir en granolite, avec abords jusqu'à l'entrée principale, et jusqu'aux entrées du service de la poste et du bureau du receveur; on a renouvelé le mât de pavillon et peinturé toute la boiserie extérieure de l'édifice, ainsi que les clôtures l'entourant. Tous les travaux ont été surveillés par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

GROSSE-ILE.

LAZARET.

Bâtiment de désinfection.—Ce bâtiment n'est pas encore achevé. On a reçu, pour l'installer, l'appareil de désinfection et de buanderie de Dehaître.

On a construit pour l'inspection un bâtiment en bois à deux étages, éclairé à l'électricité.

On a achevé le bâtiment des gardes et on l'a muni de fils d'éclairage électrique.

Résidence du directeur du service de santé.—On en a réparé et peinturé les vérandas et les escaliers; réparé et planchéié de nouveau l'écurie, et planté un nouveau mât de pavillon.

Presbytère.—On en a peinturé l'extérieur et l'intérieur, et tapissé ce dernier.

Logements des charretiers.—On a construit un bâtiment en bois, sur soubassement en pierre; on en a plâtré l'intérieur et on l'a couvert en fer galvanisé.

Logements des bateliers.—On a creusé un nouveau puits; replâtré deux des logis et réparé le plâtrage du reste.

Bâtiments des visiteurs.—On a construit deux cheminées et une cloison.

Bâtiments des visiteurs amis des malades.—On a construit deux cheminées et une cloison.

Hôpital en brique.—On a posé deux échelles de sauvetage en cas d'incendie, et pratiqué des portes dans les murs pour y donner accès; on a divisé trois grandes chambres au moyen de cloisons, ce qui a nécessité la pose de 16 portes; à l'extrémité de la véranda, on a construit des marches.

Bâtiments des varioleux.—On a recouvert de planches de pin et peinturé le plancher, les murs et le plafond de la grande salle.

Tous les travaux dont nous venons de parler ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

IBERVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est achevé, muni de tout ce qu'il faut, et pourvu d'appareils de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

J. E. A. Benoit, architecte, inspecteur.

A. G. Marshall, entrepreneur de la construction de l'édifice et des appareils de chauffage.

D. H. Langlois et Cie, entrepreneurs des boiseries et des garnitures.

LAPRAIRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Du côté est de l'édifice, on a posé une échelle de sauvetage en cas d'incendie. Ce travail a été exécuté sous la surveillance de G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

LACHUTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 22 novembre 1907, on a signé le contrat de construction de cet édifice, qui aura deux étages en brique, avec chaînes d'encoignure, bandeaux, six marches extérieures et soubassement en pierre.

La corniche du toit sera en bois recouvert de métal; les planchers, les cloisons, les escaliers et le toit seront en bois, le plancher du soubassement en béton, et les cloisons et piliers de celui-ci en brique.

L'édifice a 44 pieds de front sur la rue Principal, et une égale profondeur sur la rue Bethany. Le soubassement sera divisé en: chambre de chauffe, cave à charbon et magasin; au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste, et à l'étage supérieur les bureaux de la douane, les cabinets d'aisance, etc. Il y aura une chambre de sûreté au rez-de-chaussée et une autre au premier étage.

Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

James McKimmie, inspecteur.

O. B. Lafleur et Fils, Cie, limitée, entrepreneurs.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

Dans le logement du gardien, on a posé les fils nécessaires à l'éclairage électrique; renouvelé complètement ce genre de fils au rez-de-chaussée, et muni le bureau de poste d'un poêle de chauffage. Les travaux ont été surveillés par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

LEVIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'année dernière, est achevé.

L. Auger, inspecteur.

Joseph Couture, entrepreneur.

LONGUEUIL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Au fronton, on a placé une horloge publique à un seul cadran et sans sonnerie. Ce travail a été surveillé par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

MAGOG.

ÉDIFICE PUBLIC.

On est à la veille de demander des soumissions pour la construction de cet édifice, qui aura deux étages en brique avec chaînes d'encoignure et bandeaux en pierre, sur soubassement en béton, à façade revêtue de pierre sur le plan, l'édifice mesure 60 par 34 pieds. Les marches du perron seront en pierre et la plate-forme de l'entrepôt d'inspection, à la partie postérieure de l'édifice, sera en béton. On construira en brique: les cloisons du soubassement et du rez-de-chaussée, les chambres de sûreté au rez-de-chaussée et au premier étage, et le revêtement des murs du soubassement. Le plancher du soubassement sera en béton, mais on fera en bois: les planchers, les autres cloisons, les escaliers et le toit. On recouvrira le toit d'un mélange de goudron et de gravier; on fera la corniche extérieure en métal, mais les frises et le couronnement seront en pierre de taille.

Au soubassement, on installera l'appareil de chauffage, la cave à combustible et les magasins; au rez-de-chaussée se trouveront le bureau de poste et l'entrepôt d'inspection; au premier étage les bureaux de la douane, une salle de bain, les cabinets d'aisance, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

MONTMAGNY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans un précédent rapport, est achevé.

Les plans et les devis ont été préparés par ce ministère.

Théodore T. Beaumont, inspecteur.

Napoléon Dumont, entrepreneur.

Proulx et Mathurin, entrepreneurs de l'appareil de chauffage.

Charles Vézina, entrepreneur de l'installation de l'éclairage électrique.

MONTREAL.

ENTREPÔT D'INSPECTION.

Un incendie s'est déclaré dans cet édifice le 31 octobre 1907, à 5 heures de l'après-midi, qu'on ne put maîtriser qu'à minuit, après que les flammes eurent endommagé considérablement le toit et les étages supérieurs de l'entrepôt. On a renouvelé: les piliers et les poutres supportant le toit, les fenêtres et le plancher de l'étage supérieur, et le toit. On a réparé les portes de l'ascenseur, les planchers, les fenêtres, les cloisons, les garnitures, la plomberie, le peinturage, le vitrage et les plafonds. On a mis en place de nouvelles courroies de transmission et des câbles neufs en acier; construit et muni de garnitures un nouveau cabinet de toilette pour dames; renouvelé, l'installation électrique; installé un nouveau système de téléphone; renouvelé les fils électriques des ascenseurs; repeint toute la menuiserie et toutes les ferrures de l'intérieur.

Les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

DOUANE.

On a remis à neuf deux des lavabos; repeint et en partie refait le vitrage de couverture; réparé le toit, le carrelage des planchers, la plomberie et les appareils de chauffages.

Les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, inspecteur, domicilié à Montréal, P.Q.

DOUANE DU CANAL.

On en a repeint l'extérieur et l'intérieur; renouvelé: le toit, les planchers en bois dur, le plâtrage, les escaliers, et fourni une enseigne.

Tous les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, inspecteur, domicilié à Montréal, P.Q.

REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a changé, réparé et augmenté l'installation du gaz d'éclairage; fourni et placé plusieurs tablettes de cheminée; placé deux cuvettes de toilette avec leurs garnitures; modifié en partie les radiateurs; fourni et posé deux enseignes en cuivre; renouvelé deux cabinets d'aisance, réparé le toit et placé de nouveaux cheneaux; réparé et badi-

geonné les murs de l'intérieur, et fourni un certain nombre d'objets d'ameublement, ainsi que du linoléum.

Les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, inspecteur, domicilié à Montréal, P.Q.

AGRANDISSEMENT DE L'HÔTEL DES POSTES.

Le 12 octobre 1907, on a signé le contrat de construction de cet agrandissement, qui s'étend de l'hôtel des postes, le long de la rue Saint-François-Xavier, jusqu'à la rue Craig, soit sur une distance de 93 pieds. Etant donnée la présence de la ruelle des Fortifications, il existe une solution de continuité au rez-de-chaussée et au premier étage, mais elle n'existera plus pour les autres étages qui seront ininterrompus de la rue Saint-Jacques à la rue Craig. L'alignement de l'édifice, la pierre employée à la construction et le style des détails d'architecture sont les mêmes que ceux de l'édifice agrandi. Cependant, on a fait plus grandes les baies des fenêtres, et accompli d'autres améliorations nécessaires. L'édifice aura six étages au-dessus de la chaussée de la rue Craig. Tous les matériaux employés sont, autant que faire se peut, incombustibles.

Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

M. Perrault, architecte résidant.

Peter Lyall et Fils, entrepreneurs.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-HENRI.

On a renouvelé deux parties de la fournaise de chauffage; installé et garni deux cuvettes neuves, l'une de toilette, l'autre de cabinet d'aisance; ajouté quelques becs de gaz neufs et réparé le toit, les appareils de chauffage et la plomberie. Tous les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, inspecteur, domicilié à Montréal.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-LOUIS DU MILE-END.

On a placé une échelle de sauvetage en cas d'incendie; construit une clôture neuve à la limite sud du terrain où est l'immeuble; placé une double porte à l'entrée du logement du gardien; installé un radiateur neuf à l'entrée de la salle des facteurs; remplacé une cuvette de cabinet d'aisance; amélioré l'éclairage électrique et ajouté quelques lampes; installé un système d'éclairage au gaz dans le bureau de poste, et fait quelques réparations urgentes à la plomberie, aux cabinets d'aisance, aux urinoirs, etc.

Les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, inspecteur, domicilié à Montréal, P.Q.

BUREAU DE POSTE "C".

On a renouvelé les cloisons vitrées, les casiers, les tables, les boîtes aux lettres, les cuivres et tous les autres ajustements; muni de grilles de sûreté les portes et les fenêtres, y compris celles du soubassement. On a construit un porche à l'entrée; installé deux cuvettes de toilette et posé quelques becs de gaz neufs, réparé la plomberie et les appareils d'éclairage. Tous les travaux ont été surveillés par C. Desjardins, inspecteur, domicilié à Montréal, P.Q.

BUREAU DE POSTE DE LA RUE WELLINGTON.

On y a installé un appareil de chauffage; garni un cabinet de toilette et un cabinet d'aisance, et fourni quelques meubles pour l'usage des facteurs.

NICOLET.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans un précédent rapport, est achevé.
Les plans, devis, etc., ont été préparés par le ministère.
Philémon Rivard, inspecteur.
Joseph Bourque, entrepreneur.
Jos. Morrissette, entrepreneur des appareils de chauffage.

NOMINING.

BÂTIMENT DES IMMIGRANTS.

Le long de trois des côtés de cet immeuble, on a construit une clôture de piquets, qu'on a muni des barrières nécessaires, et fourni quelques poêles de chauffage.

Les travaux ont été surveillés par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

QUEBEC.

DOUANE.

On a affecté une chambre aux archives, tapissé et peint un certain nombre de bureaux; fourni un grand réservoir doublé en plomb, des tapis, un certain nombre d'objets d'ameublement, et réparé quelques appareils de chauffage et la plomberie.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

BUREAUX DU TRIEUR "CULLER" ET DE L'INSPECTEUR DU GAZ.

On a nettoyé, peinturé et tapissé les bureaux; dans le bureau de l'inspecteur du gaz, on a posé une cuvette de toilette et du linoléum. Tous les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

ENTREPÔT D'INSPECTION.

On a agrandi la chambre des échantillons de sucre; fourni de grandes tables pour la salle d'inspection, qu'on a divisée par une cloison, afin de disposer d'un local où l'on mettra les vins et les liqueurs, et on a augmenté le nombre des plafonniers à gaz.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

CORPS DE LOGIS À LA CITADELLE.

On a réparé le toit, la fournaise de chauffage, le dispositif de distribution d'eau, les appareils de ventilation et les sonneries; réparé et reverni quelques meubles, et nettoyé et mis en état l'intérieur des appartements en prévision de la visite annuelle de Leurs Excellences. Le long et à l'intérieur du mur qui entoure le corps de logis de Leurs Excellences, on a construit un bâtiment en bois d'un étage, long de 89 pieds et large de 18, où logeront les domestiques. Le toit de l'appentis atteint le rebord des fenêtres du soubassement. Attenant au bâtiment, se trouve un lavoir en bois à trois étages relié au soubassement, au rez-de-chaussée et au premier étage du corps de logis. Ce lavoir mesure 17 pieds sur 18.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

BÂTIMENT DE L'IMMIGRATION, JETÉE LOUISE.

On a agrandi ce bâtiment; refait en fer galvanisé la couverture des toits; posé et raccordé, dans la cuisine, un réservoir de chauffage à eau chaude; installé de grands incinérateurs de déchets; augmenté la plomberie et les fils électriques, et fait des réparations générales aux différentes parties du bâtiment, et aux clôtures, etc.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

BUREAU DE POSTE.

On a garni un bureau que l'on destine à l'ingénieur-résidant de ce ministère, et aménagé une chambre pour les archives; peint les boîtes aux lettres et les boîtes aux paquets des rues; enlevé et remplacé par de plus grandes, les boîtes grillagées du bureau de poste; repeinturé et retapissé un certain nombre de bureaux; réparé la plomberie et fourni des meubles, du tapis, du linoléum, des rideaux, etc.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, de ce ministère, domicilié à Québec, P.Q.

ÉDIFICE DU QUAI DE LA REINE.

On a construit un grand hangar en bois pour le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, du ministère, domicilié à Québec, P.Q.

HÔPITAL DE DÉTENTION AU PARC SAVARD.

On a construit une glacière en bois; fourni des bancs et des tables; réparé les appareils électriques d'éclairage et de sonnerie.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, inspecteur, domicilié à Québec, P.Q.

BUREAUX DES POIDS ET MESURES.

On a fait des réparations générales à la charpenterie, posé des fils électriques et fourni un certain nombre d'objets d'ameublement.

Tous les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, de ce ministère, domicilié à Québec, P.Q.

RICHMOND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé et jointoyé la surface intérieure des murs; réparé et renouvelé les chéneaux et tuyaux de descente; renouvelé complètement les fils électriques du rez-de-chaussée et du soubassement, et posé devant la façade et le côté est un trottoir en granolite qui va de l'édifice à la rue.

SAINT-HYACINTHE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Du côté ouest, on a posé une échelle de sauvetage en cas d'incendie; renouvelé le plâtrage des plafonds du logement du gardien; posé une baignoire et une cuvette de toilette et badigeonné le plâtrage de ce même logement, dont on a peint toute la menuiserie.

SAINT-JEROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'intallation de lumière électrique a été entièrement renouvelée; on a exécuté des transformations pour permettre de placer de nouvelles boîtes et de nouveaux tiroirs; le bureau principal et le corridor public ont été nettoyés et repeints; toutes les fenêtres ont été munies de stores et l'on a fait des réparations à la maçonnerie en briques de l'entrée principale, ainsi qu'au mât de pavillon.

Travail inspecté par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

SAINT-JEAN.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, déjà décrit dans mon rapport de l'an dernier, est encore en voie de construction.

Plans et devis préparés et travail surveillé par J. E. A. Benoit, architecte, à Saint-Jean, P.Q.

Entrepreneur, J. J. Collins.

DOUANE.

On a livré quelques fournitures de bureau. Le comptoir de la longue salle a été transformé et on y a posé une cloison.

Travail inspecté par G. S. Gingras, de cette direction, domicilié à Montréal, P.Q.

ÉCURIES POUR LA CAVALERIE.

Un contrat pour la construction de cet édifice a été signé le 12 août 1907. Il comprend la construction d'un bâtiment central de 64 pieds de front, à deux étages; quatre écuries sont adjacentes, chacune de 72 pieds de long sur 32 pieds 10 pouces de large, avec un magasin à litière contigu de 33 pieds 10 pouces sur 9 pieds. Deux de ces écuries sont sur l'alignement du front, ce qui donne, avec le bâtiment à deux étages une façade de 222 pieds. Les deux autres écuries sont installées en arrière, formant entre elles et avec celles en façade des angles de 60 degrés.

Chaque écurie contient 215 stalles ordinaires, un boxe isolé et un magasin à fourrage en plus du magasin à litière contigu, et chaque stalle est munie de mangeoires en fer, d'un râtelier, d'un abreuvoir, etc.

L'édifice est en bois, recouvert extérieurement en bardeaux, et repose sur des murs et des piliers en béton. Tous les planchers, sauf ceux du grenier du bâtiment à deux étages et des grands corridors sont en béton, et les cheminées en briques.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur des travaux, Evariste Lanier.

Entrepreneur, Alexandre Saurette.

SHERBROOKE.

SALLE D'EXERCICE.

Le 7 novembre 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice au coin formé par l'intersection des rues Belvédère et Victoria, en façade sur la première.

C'est un bâtiment en briques à linteaux, cordons, couronnements, etc., en pierre, reposant sur un soubassement également en pierre et ayant une façade de 157 pieds sur l'avenue du Belvédère par une profondeur de 208 pieds.

Une salle principale, mesurant 80 pieds par 180 à l'intérieur, occupe le milieu du bâtiment, le touchant en arrière et ayant en avant et sur les deux côtés des appentis, à un étage sur les flancs de la salle principale et à deux étages sur le côté de la rue Belvédère, sauf la partie occupant les 58 pieds du milieu de la façade qui a trois

étages. Il existe un soubassement sous une partie de la façade et de l'appentis du côté droit; le reste de la surface occupée n'est pas excavé.

Le soubassement renferme des galeries de tir et le jeu de quilles, le calorifère, les caves à combustible, une salle pour la musique et le cabinet d'aisance. Au rez-de-chaussée, la partie en façade comprend: l'entrée sur la rue, le bureau du Q.M., des magasins de la batterie, celui du 1 Q.M. des magasins de l'infanterie, la remise de la voiture A.S.C., celle de la voiture de l'hôpital de campagne, les magasins de batterie, le bureau de l'adjudant d'infanterie, celui du C.O. de la batterie, celui du C.O. de l'hôpital de campagne, celui du C.O. de la cavalerie, celui du A.S.C.O., et les escaliers. A gauche de la salle principale se trouve le dépôt des harnais et des canons, et à droite celui des harnais du A.S.C., un magasin d'armement pour la cavalerie et 8 pour l'infanterie. Au premier étage se trouvent la salle de lecture, deux mess pour les sergents, la salle de musique, l'antichambre, le mess et le vestiaire des officiers. Le second étage contient cinq chambres et un cabinet d'aisance, formant l'ensemble de l'appartement du gardien.

Les cloisons sont en briques, les planchers, les escaliers et le toit en bois, sauf le toit de la salle principale, qui a un encadrement d'acier; les planchers de la salle principale, de la grande entrée du dépôt des pièces, de la remise des voitures et du soubassement sont en béton.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Contrôleur-résidant, J. W. Grégoire, architecte.

Entrepreneurs, Joseph W. Simoneau et Af. N. Dion.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le soubassement a été pavé en béton; les chéneaux ont été remis à neuf, les marches de pierre extérieures de la façade ont été jointoyées; toutes les parties extérieures en bois ou en métal ont été peinturées à deux couches, et le foyer du calorifère de l'entrepôt d'inspection a été réparé.

Travail inspecté par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

SOREL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le palier et les marches de l'entrée de l'entrepôt ont été remplacés, et ceux du bureau du Revenu de l'Intérieur en partie remis à neuf. Le plancher des balcons et le toit de l'annexe ont été recouverts de tôle galvanisée, les toitures, les chéneaux et les tuyaux de descente réparés.

Travail inspecté par G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

THETFORD-LES-MINES.

ÉDIFICE PUBLIC.

La cave à charbon a été pavée en béton et d'autres menues réparations ont été exécutées, sous la surveillance de G. S. Gingras, du ministère, domicilié à Montréal, P.Q.

TROIS-RIVIERES.

BÂTIMENT D'EXERCICE.

Ce bâtiment, décrit dans le précédent rapport, est achevé.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, Emile Tanguay, architecte.

Entrepreneurs pour la construction, Jos. Bourque et Cie.

Entrepreneurs pour les appareils de chauffage, Martel et Langelier.

Entrepreneurs pour l'éclairage électrique, *The Slade Electric Company.*

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit a subi quelques minimes réparations, sous la surveillance de Thos H. Hastings, de ce ministère, domicilié à Toronto, Ont.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été muni d'appareils de sauvetage en cas d'incendie, sous la surveillance de Thos. H. Hastings, de ce ministère, domicilié à Toronto, Ont.

BELLEVILLE.

SALLE D'EXERCICE, ETC.

Le 17 mai 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice. Il consiste en une salle principale mesurant 175 pieds par 80 à l'intérieur; et une galerie de dépôts d'armes, etc., le long du côté nord, de 213 pieds de long sur une largeur moyenne de 32 pieds. Cette galerie est à deux étages, avec un soubassement; sauf en son milieu, où, sur une longueur de 56 pieds, elle a trois étages et un soubassement, et renferme l'entrée principale de l'édifice.

Le soubassement de cette partie du bâtiment sert à des exercices de tir, jeu de quilles, et contient les calorifères et les caves à combustible. Le rez-de-chaussée comprend: huit dépôts d'armes, le magasin du Q.M., le bureau du C.O., une salle de rapport, un magasin de mobilisation, une salle de réserve, la grande entrée du hall principal, un vestibule, un cabinet d'aisance, deux escaliers tournants en fer. Au premier étage se trouvent: une salle de mess pour les officiers, une salle de mess pour les sergents, deux salles de lecture, une salle pour la musique, une antichambre, deux cabinets de toilette et d'aisance combinés, deux corridors d'escaliers tournants en fer. Enfin, au deuxième étage sont les appartements du gardien. Les murs sont en brique, reposant sur des fondations, et des murs de soubassement en pierre et garnis de cordons, de couronnements de créneaux et d'ornements en pierre.

Le plancher du hall principal et celui du soubassement sont en béton; les autres ainsi que le toit sont en bois, sauf pour le hall principal dont l'encadrement du toit est en fer.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, Ira Thomson.

Entrepreneur, Wm. Stuart.

BERLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le grillage de la boîte postale a été remis en état, sous la surveillance de Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

BRIDGEBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cea édifice a été muni d'appareils de sauvetage en cas d'incendie, sous la surveillance de Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ontario.

BRAMPTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un appareil de sauvetage en cas d'incendie a été installé sur cet édifice; les bureaux des douanes et le logement du gardien ont été munis de nouveaux fils conducteurs.

Travail inspecté par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

BRANTFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau dispositif de plomberie a été installé; on a posé une certaine quantité de planchers en érable, et l'intérieur du bâtiment a été nettoyé, badigeonné et peint. On a construit de nouvelles marches en pierre à l'entrée de la douane.

Travail inspecté par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On y a posé les fils nécessaires à l'éclairage électrique.

Travail inspecté par Thos H. Hastings, de ce ministère, domicilié à Toronto, Ont.

FORT-WILLIAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a exécuté des transformations dans les aménagements intérieurs, sous la surveillance de Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

GALT.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouveaux calorifères et un nouveau dispositif de plomberie ont été installés en remplacement de tous les anciens. Les aménagements du bureau de poste ont été modifiés et agrandis. On a posé des doubles-châssis et modifié d'autres, installé un éclairage supplémentaire, et fourni des stores et des auvents supplémentaires pour le bâtiment de la douane, etc.

Travail inspecté par Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

GODERICH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un appareil de sauvetage en cas d'incendie a été installé; on a visité les appareils de chauffage et fait quelques réparations à la plomberie, le tout sous la surveillance de Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

GUELPH.

DÉPÔT D'ARMES.

Cet édifice, décrit dans le précédent rapport, est encore en construction. On termine les installations du chauffage à l'eau chaude et de l'éclairage électrique.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, W. A. Mahoney.

Entrepreneurs, Nagle et Mills.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un appareil de sauvetage en cas d'incendie et une fosse à cendres en briques ont été installés. On a fourni un peu de linoléum. Le tout sous la surveillance de Thos H. Hastings, du ministère, domicilé à Toronto, Ont.

HAMILTON.

NOUVEAU BÂTIMENT D'EXERCICE.

Ce bâtiment, décrit dans un précédent rapport, est encore en construction. Les plans et devis pour le chauffage et l'éclairage sont prêts.

Plans, etc., préparés et travail surveillé par W. W. Stuart.

Entrepreneur, George F. Webb.

BUREAU DE POSTE.

Les transformations mentionnées dans mon rapport de l'an dernier sont terminées; le bureau des douanes pour les colis postaux a été muni d'un monte-charge à main; de nouveaux cabinets de toilette ont été installés pour la douane; on a posé un plancher neuf en érable dans le bureau de poste, augmenté et amélioré l'éclairage, le chauffage et la plomberie; un ascenseur a été aménagé dans l'entrepôt; de nombreux travaux de peinture, de pose de papiers, de badigeonnage et de nettoyage ont été exécutés, et l'on a installé un appareil de sauvetage supplémentaire.

INGERSOLL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs intérieurs et les plafonds ont été nettoyés et badigeonnés, la menuiserie intérieur peinte, et le bureau de poste muni du tuyautage nécessaire pour l'usage du gaz; le tout a été surveillé par Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

KINCARDINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 27 novembre 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice sur un terrain de 100 pieds de façade sur la rue Queen et d'une profondeur de 60 pieds le long de la rue Durham Market.

L'édifice sera en briques avec chaînes d'encoignure et bandeaux en pierre, sur un soubassement en béton revêtu de maçonnerie, et comprendra deux étages et demi et un soubassement dans sa partie principale mesurant 50 pieds par 40, et une annexe d'un étage et demi de 25 pieds par 16.

La partie principale a un soubassement renfermant les appareils de chauffage, le combustible et les magasins; un rez-de-chaussée pour le bureau de poste; un premier étage pour la douane et le revenu de l'intérieur, et un attique pour le logement du gardien. Le rez-de-chaussée de l'annexe est destiné à l'entrepôt d'inspection.

L'égouttage se fait en arrière dans une cuve aseptique.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, Angus Kerr.

Entrepreneur, Wm Nicholson.

KINGSTON.

COLLÈGE ROYAL MILITAIRE.

Nouveaux logements des domestiques.

Le 15 janvier 1908, un contrat a été signé pour la construction de deux bâtiments, chacun de 167 pieds de long sur 33 de large, placés aux deux côtés opposés d'un carré, les façades en dehors et les cours en arrière, et séparés par une ruelle qui coupe le carré.

Ces bâtiments sont à deux étages en brique à chaîne d'encoignure, bandeaux et soubassement en pierre, et chacun deux est divisé en huit logements. Le mur de séparation, les cloisons du soubassement et le revêtement de ses murailles ainsi que les cheminées sont en briques; les cloisons, les planchers et les escaliers du premier et du second étage ainsi que le toit sont en bois; le plancher du soubassesement et ceux des vérandas en arrière sont en béton; les marches de l'entrée sur la façade sont en pierre.

Chaque habitation comprend: dans le soubassement, une cave, une buanderie et un magasin; au rez-de-chaussée, une salle commune, une cuisine, une entrée, un vestibule, un escalier et une véranda; au premier étage, deux chambres à coucher et une salle de bains. Au milieu du bâtiment, dans le soubassement, se trouvent le calorifère et les caves à combustible. Il y a deux cabinets au rez-de-chaussée, ainsi qu'un cabinet et un escalier du premier étage jusqu'au toit. L'étage est coupé en deux parties égales par un corridor qui s'étend d'un bout à l'autre du bâtiment et est disposé de manière à modifier le nombre de chambres à coucher dans les divers logements selon les besoins.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Entrepreneur, M. Sullivan.

CASERNES DU PARC D'ARTILLERIE.

Quartiers des hommes—Modifications et agrandissements.

Ce bâtiment a été muni d'appareils de chauffage à l'eau chaude, de plomberie, etc., ainsi que d'escaliers neufs, d'un porche en pierre, d'une toiture métallique, de chéneaux et de tuyaux de descente, d'une cheminée en pierre, de foyers, etc. Un soubassement a été creusé sur une longueur de 40 pieds au milieu du bâtiment, et les murs ont été prolongés jusqu'à la profondeur voulue, formant ainsi l'emplacement du calorifère, de la cave à combustible et du magasin.

Les conduits des tuyaux de chauffage sont tous en béton et disposés le long des murs intérieurs.

Un hangar en bois, destiné au charbon pour la cuisine, a été bâti à l'une des extrémités de l'édifice construit en bois sur fondation de béton. Quelques cloisons en brique ont été établies dans le soubassement; diverses entrées de portes ont été pratiquées, d'autres abattues et de nouveaux jambages construits en brique.

Plans, etc., préparés par le ministère et travaux inspectés par H. B. Smith, architecte, domicilié à Kingston, Ont.

DOUANE.

Un nouveau cabinet d'aisance a été installé, en remplacement d'un autre mis hors d'usage, ainsi qu'un nouveau commutateur électrique.

On a réparé les tuyaux d'arrosage, les conduites d'eau, le vitrage, les appareils de chauffage, etc., le tout sous la surveillance de Arthur Ellis, architecte, domicilié à Kingston, Ont.

BUREAU DE POSTE.

Les anciens casiers de distribution et les anciennes caisses ont été enlevés et remplacés par des neufs; on a installé une machine à oblitérer; le plancher du vestibule du bureau des commis a été changé; un chemin planchéié a été posé entre l'entrée sur la rue Wellington et celle des commis; on a acheté un nouveau traîneau; les boîtes postales des rues ont été repeintes; on a réparé les portes de la cour, celles des calorifères, les conduites d'eau, les tuyaux de chauffage, les ouvrages de charpenterie, les serrures, le vitrage, l'éclairage, etc.

Le tout sous la surveillance de Arthur Ellis, architecte, domicilié à Kingston, Ont.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murailles intérieures et les plafonds du logement du gardien ont été nettoyés, badigeonnés et tapissés; on a réparé et augmenté les appareils de plomberie, installé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, peint le briquetage et la maçonnerie, et fait des agrandissements au bureau de distribution.

Plans et devis préparés par le ministère, et travaux inspectés par Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

LONDON.

MAGASIN MILITAIRE.

Un monte-charge a été installé; le bâtiment a été aménagé pour servir de magasin militaire, et le logement a été peint et badigeonné.

Travaux inspectés par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

DOUANE.

On a augmenté les appareils de plomberie dans le logement du gardien, et le bureau du sténographe du ministère du Revenu l'Intérieur a été aménagé et meublé.

Travaux inspectés par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

MARKHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 20 mai 1908, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice sur un terrain de 52 pieds 6 pouces de front sur la rue Principale et de 100 pieds de profondeur sur la rue Joseph.

Il comprendra un bâtiment en brique d'un étage reposant sur un soubassement en béton revêtu de maçonnerie et surmonté d'un attique mansardé en bois. Il aura une façade de 38 pieds sur la rue Principale et une profondeur de 34 pieds.

Les cloisons, les escaliers, le toit et les planchers (sauf celui du soubassement construit en béton et les cloisons du même construites en briques) seront en bois; le toit et la corniche seront recouverts de feuilles métalliques. Les marches des entrées seront en pierre, sauf celles de l'entrée du service de la poste qui seront en béton. L'égouttage se fera dans une fosse creusée dans la cour.

Le soubassement renfermera les appareils de chauffage, le combustible, les cabinets d'aisance et le lavabo; le rez-de-chaussée, le bureau de poste et l'attique resteront inachevés d'après le présent contrat.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, David Mayer.

Entrepreneur, W. J. Tuck.

NAPANEE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie a été réparée et rejointée; on a posé du linoléum dans le bureau du maître de poste et fourni deux ressorts de portes Corbin.

Travaux inspectés par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

NIAGARA-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a agrandi la cloison du bureau de poste; on a muni le bureau de la douane de planchers en érable, de pupitres, de fournitures de bureau et de linoléum; le logement du gardien a été nettoyé, badigeonné et tapissé, et la plomberie ainsi que l'éclairage réparés.

Travaux inspectés par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

NORTH-BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Ce bâtiment, décrit dans mon rapport de l'an dernier, est près d'être terminé; on y installe les appareils de chauffage à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Inspecteur, W. A. Martin.

Entrepreneurs, McGillivray et Labelle.

ORANGEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un appareil de sauvetage en cas d'incendie y a été installé; on a effectué quelques changements dans l'aménagement du bureau de poste et posé une nouvelle fenêtre.

Travaux inspectés par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une fosse d'aisance a été construite sur le terrain du gouvernement; on a muni l'édifice d'un appareil de sauvetage en cas d'incendie, transformé les porches et exécuté quelques travaux de nettoyage, de badigeonnage et de peinturage.

Travaux inspectés par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

OSHAWA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un appareil de sauvetage en cas d'incendie y a été installé, ainsi qu'un nouveau calorifère. On a acheté un coffre-fort neuf en acier et quelques stores pour les fenêtres; des réparations ont été faites à l'égout et aux chemins de piétons.

Travail inspecté par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilé à Toronto, Ont.

OTTAWA.

ÉDIFICE DIT " CANADIAN ", RUE SLATER.

Cinq pièces ont été nettoyées et badigeonnées, douze portes lettrées, cinq planchers passés à l'huile crue et l'ameublement verni, trente-quatre vitres posées. On a installé un poste de téléphone Deveau à 10 directions et un autre à 6 directions, acheté et monté 82 lampes suspendues, neuf plafonniers, 39 abat-jour à facettes, un lustre à cinq lampes, sept avertisseurs, 20 sonneries d'appel, 15 lampes de bureau, deux lavabos et un ventilateur.

HÔTEL DES POSTES.

On a construit dans l'attique une chambre à l'épreuve du feu, reposant sur des piliers en béton, etc., destinée à contenir l'horloge électrique. L'entrée principale a été élargie; une fosse à charbon a été installée dans le soubassement sous l'entrée latérale; les parquets des bureaux de l'administration ont été deux fois passés à l'huile ne retenant pas la poussière " dustless oil ". On a repeint le lettrage de 40 casiers et de deux camions; les nouveaux ouvrages en bois dur ont été huilés et vernis, les radiateurs du hall public bronzé de nouveau, 69 vitres remplacées, et toutes les boîtes à lettre et à imprimés de la ville peintes et lettrées à neuf. On a installé une nouvelle porte, une cloison, une cabine téléphonique, un portemanteaux à 120 crochets, 6 meubles à tiroirs, deux paires d'étagères, 14 abatants, six baguettes en cuivre et des rideaux, deux paravents, neuf escabeaux, 10 tables, 13 coussins de chaise, 121 pieds d'étagères pour les casiers, un râtelier pour les cartes géographiques, un lustre à 5 lampes, 75 plafonniers, un brûleur, un poste téléphonique système Deveau à 16 directions, 11 appareils à 4 lumières, deux ventilateurs électriques, trois appareils à trois lumières, deux lampes Nerst, 46 lampes suspendues, une lampe de bureau, 13 appliques à une lampe, ainsi que des sonneries d'appel et des avertisseurs.

On a réparé 20 pupitres, 36 chaises, 6 paravents, une armoire, des fenêtres, des serrures, etc.

Travail inspecté par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

COELOSTAT DE L'OBSERVATOIRE ROYAL.

Un contrat pour la construction de cet édifice a été signé le 23 octobre 1907. Le bâtiment est contigu à celui de l'observatoire, d'où il s'étend au dehors sur une longueur de 89 pieds; il présente différentes largeurs. Sur les premiers 8 pieds 8 pouces de sa longueur, il a 13 pieds 6 pouces de large; sur les 50 pieds suivants, 7 pieds 10 pouces; puis sa largeur atteint 13 pieds 6 pouces par 17 pieds 6 pouces de long; sur le reste de sa longueur, il a 7 pieds 10 pouces de large.

Les fondations des murs et des piliers pour les instruments et les voies sont en béton, la superstructure et les lanternes en bois; le toit est couvert en feuilles de métal.

Plans et devis préparés et travaux inspectés par le ministère.

Entrepreneurs, J. O'Leary et W. J. Whelan.

BÂTIMENT D'ÉPREUVE POUR LES RUBANS D'ACIER.

Ce bâtiment est à un étage de 183 pieds 5 pouces par 23 pieds 5 pouces, construit en bois et en béton. Un plancher et des piliers en béton supportent les instruments.

DOUANE—98 RUE WELLINGTON.

Cet édifice est en location. On y a adopté un nouveau système d'éclairage satisfaisant.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

ÉDIFICE DES ARCHIVES DU GOUVERNEMENT.

On a peint trois grandes salles en même temps que l'ascenceur et les escaliers, huilé et terminé 650 yards de plancher et bronzé quatorze radiateurs.

LABORATOIRE DE BIOLOGIE.

Les murs intérieurs et les plafonds ont été badigeonnés et les boiseries peintes.

Les appareils de chauffage à l'eau chaude ont subi des transformations et des augmentations; on a posé des fils et des sonneries électriques et fait de la plomberie.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

OBSERVATOIRE DU GOUVERNMEENT.

On a construit huit piliers en ciment, remis à neuf le plancher de la chambre des chaudières, percé de nouvelles portes à travers les murs et réparé les planchers en ciment, la toiture et les cheminées.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

BÂTIMENT DE L'EST.

On a nettoyé, peint et badigeonné vingt-quatre pièces, ainsi que bronzé les boiseries et les radiateurs; huit sont destinées au Conseil privé, quatre à l'Administration des tribus indiennes, quatre au secrétariat d'Etat, six chez l'auditeur général et deux au ministère des Finances. On a posé onze planchers en bois dur: six pour le ministère de la Justice, deux dans les bureaux de l'auditeur général et trois dans ceux du Conseil privé, où l'on a également posé quatre fenêtres neuves; on a installé sept armoires: quatre pour le ministère des Finances, une pour le bureau du secrétaire d'Etat et deux pour ceux du Conseil privé; fourni onze tables: quatre pour le ministère des Finances, deux pour les bureaux du Conseil privé, une pour le secrétariat d'Etat et deux pour le ministère de la Justice; trois chaises pour le bureau du Conseil privé; sept coffres en bois dur: deux pour le ministère de la Justice, trois pour le secrétariat d'Etat et deux pour l'Administration des tribus indiennes; trois bureaux, un pour le ministère des Finances et deux pour le Conseil privé. On a installé seize lampes suspendues: neuf dans le ministère des Finances, six dans celui de l'Administration des tribus indiennes et une dans le bureau du Conseil privé. Soixante-quinze pieds de tablettes ont été fournis au ministère des Finances, ainsi qu'un lavabo, un plafonnier, une lampe de bureau et quelques stores; on a aussi posé deux nouvelles fenêtres et leurs châssis dans les bureaux de l'auditeur général.

On a acheté quatorze écrans de cheminées: cinq pour le ministère des Finances, huit pour le Conseil privé et un pour l'Administration des tribus indiennes; cinq coussins de chaises: trois pour le Conseil privé, un pour la Justice et un pour le secrétariat d'Etat; trois grilles de foyer pour le Conseil privé. Dans l'Administration des tribus indiennes, on a huilé quatre planchers, posé une nouvelle fenêtre, un lavabo, cinq châssis, une plaque indicatrice et un avertisseur; dans celui de la Justice, installé deux cadres et 12 classeurs; au secrétariat d'Etat, posé une porte matelassée, une tringle et un rideau; au Conseil privé, construit une nouvelle cloison et une porte matelassée, et recouvert trois sofas et 12 chaises.

Dans les escaliers, on a lavé et badigeonné 2,727 yards, collé et peint 142 yards de toile à tapisser, peint 200 yards de chaperon moulé et 33 yards de diverses sortes, sans compter les réparations.

Cinquante-deux articles d'ameublement ont été réparés, et cinquante-cinq vitres remplacées.

D'autres travaux moins importants ont été exécutés, tels que lettrage, peinturage, réparations générales, etc. Les doubles fenêtres et les stores d'été ont été enlevés, emmagasinés, nettoyés et posés en temps voulu; durant l'hiver, on a tenu les toits, les routes et les allées libres de neige.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Un hangar magasin pour les accessoires de la scène et les décors, de 37 x 14 x 16 pieds, a été construit. On a renouvelé 15 pieds carrés de toiture en bardeaux pour la salle des rafraîchissements, l'escalier et le corridor du jeu de "curling", 17½ pieds carrés de bardeaux au pavillon du bois, 4½ pieds carrés de toiture en fer galvanisé pour le couloir de la salle de bal, et 43 pieds de noquets de deux pieds. On a consolidé et surélevé de trois pieds les murs supportant le toit de la vacherie, qui menaçait de s'effondrer, et construit un toit neuf. Sous le jeu de tennis, on a enlevé et remplacé 6½ pieds de plancher, ainsi que les marches de la cave; un "cosy corner" a été installé dans la salle de billard. Cinq cheminées sur l'aile du bâtiment, ainsi que celles de la cuisine et des écuries ont été rasées au niveau du toit et reconstruites en briques réfractraires avec des couronnements en béton; le foyer de la cuisine a été reconstruit en briques, et celui de l'office en ciment; dans la cuisine on a installé une chambre de machines renfermant un moteur électrique d'un cheval et demi reposant sur une fondation en béton et muni de toutes les transmissions, poulies et courroies nécessaires pour faire mouvoir le tourne-broche; on a reconstruit trois volées d'escaliers de 4 pieds 6 pouces de large sur une hauteur de 15 marches, avec les rampes; deux parapets en planches au patinoir, de 120 pieds de longueur sur 3 pieds 6 pouces de hauteur; on a posé 450 pieds de conduit des fils électriques entre le patinoir et la cabane en troncs d'arbres. Le soubassement de la nouvelle serre-chaude a été divisé, pour y installer une chambre de chauffe, par un mur en blocs de ciment, on a posé 100 pieds de conduites de drainage en terre cuite sous le plancher cimenté du soubassement. Dans le bâtiment du gazomètre, les murs en brique du puits de la chambre des valves ont été abattus et reconstruits; un nouveau toit y a été posé, et quelques minimes réparations exécutées. La petite remise aux embarcations à la baie du Gouverneur a été presque totalement reconstruite et son radeau agrandi; celui de la grande remise a été à peu près complètement remis à neuf. Le toit et le plancher du nouveau bâtiment des bureaux et la véranda ont été mis en état et partiellement remis à neuf, on a enlevé certaines parties du plancher dans les pièces, rempli les vides entres les conduites avec du mâchefer, replacé le paraquet et posé des baguettes en quart de rond autour du plancher le long des plinthes.

Pour le hall, il a été fourni trois grandes armoires, deux escabeaux, 12 petites tables, 208 chaises, 25 tréteaux, une table, un sofa, 12 porte-chapeaux pour les dames, 10 écrans à moustiques, 10 boîtes à argenterie, neuf coffres, 24 caisses d'emballage, et quelques tablettes et tiroirs pour les placards, ainsi qu'une armoire pour le pavillon. On a placé des baguettes pour accrocher les tableaux et déplacé deux miroirs dans la salle de bal; construit quatre portes à panneaux pour l'office, recouvert 12 stores de fenêtres et fenêtres en éventail du jeu de tennis; posé un couvercle neuf au coffre à linge sale; remplacé la menuiserie en cèdre de cinq prises d'eau; bâti un mur en pierre sèche de 50 pieds de long sur quatre pieds de haut. Le magasin du grenier a été aménagé en réserve au moyen de doubles fenêtres et de doubles portes; l'atelier du charpentier a été muni de quatre fenêtres neuves. On a rallongé certaines tables servant aux réceptions et agrandi le porche de la serre-provisoire. On a construit douze boîtes à couvercles pour les fleurs coupées, 250 caisses pour les oignons à fleurs et une grande caisse à l'épreuve de la gelée pour transporter en hiver les fleurs de la serre au hall et au pavillon. Une conduite d'égout de 90 pieds de longueur, enfoncée

de 6 pieds dans le roc, a été posée; elle renferme un tuyau en terre de quatre pouces pour l'égouttage du calorifère. On a ouvert et nettoyé la conduite d'égout du lavoir et de l'office. Quant à la peinture, au tapissage, au badigeonnage, au vitrage, etc., dans la maison, le pavillon, la loge du concierge, le corps de garde, la blanchisserie, les écuries, les serres, les communs, etc., on a peint 3,607 yards à deux et trois couches, nettoyé et badigeonné 6,392 yards, laqué 276 yards, bronzé 89 yards, revitré 1,374 yards, vernissé 250 yards, émaillé 88 yards, blanchi à la chaux 1,385 yards, posé 484 rouleaux de papier, peint 11 stores, et poncé, teint et verni 212 chaises.

Les serres ont été munies de 28 rideaux avec leurs garnitures, leurs cordons et leurs poulies, de 35 écrans portatifs, de 60 caisses (peintes) pour les palmiers. Deux portes et deux fenêtres ont été construites et posées dans le mur; on a fourni en outre 12 supports pour les plantes, 375 pieds de tablettes, agrandi les tables et posé quelques conduites supplémentaires pour augmenter la surface de chauffage.

Dans le hall, on a fourni et posé 649 yards de tapis (Bruxelles, Wilton et tapisseries), 38 yards de chemin en liège, 19 yards de chemin en fibre de cocotier et 54 yards de tapis Wilton ainsi que 15½ yards de linoléum dans le pavillon.

On a fourni également du linge de table, des ustensiles de cuisine, de la coutellerie et des meubles (pour la plupart comme renouvellements), 18 drapeaux, 15 poêles dits de Québec, 250 lanternes japonaises, 158 lanternes chinoises, 2 douzaines de lanternes vénitiennes, 8 lampes électriques d'une bougie et dix abat-jour en soie. Pour le hall, on a fourni deux services de toilette en porcelaine, deux services de bains, six ameublements de chambre, six douzaines de pièces en poterie de grès, trois pots à l'eau, sept douzaines de tasses et de soucoupes en porcelaine et 230 pièces de verrerie; pour le pavillon, un service de table, 1,016 pièces en porcelaine, deux ameublements de chambre et 170 pièces de verrerie, sans compter une quantité de pièces de porcelaine et de verrerie qui ont été louées quand les circonstances l'exigeaient.

On a enlevé et reposé quatre mille cent yards de tapis ainsi que 23 carpettes et paillassons, refait les sièges de 87 chaises, réparé 12 escabeaux et 50 tréteaux et reconstruit 4 brouettes et un dévidoir à tuyaux.

Le jardin potager a été muni de six cadres et de 18 châssis pour les couches chaudes, de dix-huit châssis pour les melons, de deux réservoirs à eau, d'engrais, semence, d'arbres fruitiers, plantes, etc., et le jardin d'agrément, d'oignons, de tuteurs, de pots, d'étiquettes, semence, outils, insecticides, etc. On a construit une barrière et des marches conduisant au champ de pommes de terre.

Les fourneaux, les appareils de chauffage, la plomberie, les appareils d'éclairage, les sonneries électriques et le système d'égoutage ont été réparés et en partie remis à neuf.

La loge près de la porte de l'entrée principale a été examinée, réparée, badigeonnée, tapissée, peinturée; on a construit une nouvelle entrée, en remplacement de l'ancienne, réparé et changé les chéneaux et les tuyaux de descente. On a reconstruit 200 pieds de clôture et 275 pieds de palissade de dix pieds de haut, posé 460 pieds de clôture de 7 pieds de haut et 250 pieds de clôture en piquets, plus cinq barrières neuves ainsi que leurs montants. On a réparé tout le planchéiage des allées et des carrefours, établir un nouveau chemin à la porte de la loge et cimenté à neuf une longueur de 150 pieds d'allée qui avait été détruite par la gelée. Autour des serres, on a nivelé les plates-bandes, en y apportant une grande quantité de terre, et on a posé un nouveau drain.

On a bien entretenu les serres, fauché et mis en grange le foin, passé au rouleau et mis en état les pelouses, chemins carossables, etc. La glacière a été approvisionnée, les toits, les sentiers, les montagnes russes, les patinoirs, etc., ont été tenus libres de neige par le personnel du ministère chargé d'entretenir les terrains, les pelouses, les jardins et les serres. Le jeu de "curling" et les patinoirs ont été inondés et mis en état ainsi que la glissoire à toboggan.

Le nettoyage, l'emballage et le déballage habituels ont été exécutés; on a pris des dispositions pour les réceptions et tenu en bon état les patinoirs, glissoires, etc.

Travaux inspectés par William Henderson, contrôleur.

MUSÉE GÉOLOGIQUE, RUE SUSSEX.

On a réparé la couverture métallique du toit, exécuté un grand nombre de travaux de nettoyage, de badigeonnage et de réparations générales, doublé plusieurs éviers et couvert en plomb plusieurs tables; fourni un certain nombre d'armoires et de lumières électriques de même que 68 vitres, et effectué les réparations ordinaires et courantes.

Travaux inspecté par le ministère, contrôleur, John Shearer, jr.

MINISTÈRE DU TRAVAIL.

Il se compose de plusieurs bureaux loués sur la rue Metcalfe, en face de l'édifice Langevin. On y a posé quelques tablettes, trois portes matelassées, fourni trois tables et quatre casiers, et réparé l'ameublement.

Travaux inspectés par le ministère.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Dans le ministère de l'Agriculture, on a nettoyé et badigeonné 14 pièces, revitré 102 fenêtres, posé un lavabo et 725 pieds de baguettes pour suspendre les tableaux, fourni 3 armoires, 14 abatants, 12 caisses d'emballage, deux coffres à charbon, une boîte de poste, cinq escabeaux, deux ventilateurs, 20 paravents, 6 tables, 125 pieds de tablettes, 10 tringles en cuivre et des rideaux, six coussins de chaises, 28 lampes suspendues, 2 avertisseurs, 16 lampes de bureau, 1 lustre à 6 lampes, 1 à 4, 1 à 3 et 1 à 2; 24 stores et des porte-manteaux et porte-chapeaux. Dans le ministère des Postes, on a ouvert une porte de communication entre le bureau du ministre et le vestibule, posé deux fenêtres neuves et nettoyé et remis à neuf sept pièces. Dans le ministère de l'Intérieur, la salle du courrier a été agrandie; on a réparé 16 meubles, installé deux cloisons vitrées, deux séries de trépieds, trente armoires, 30 coussins de chaises, 7 escabeaux, 36 caisses à fleurs, 8 tringles de fenêtres, 20 tringles en cuivre et des rideaux, 6 tabourets, 35 tables, 6 bureaux, 2 gorges à cartes, 4 abatants de fenêtre et 2 serrures, et réparé 48 articles d'ameublement.

Des réparations générales ont été faites à la charpenterie, au plâtrage, au cimentage, à la menuiserie, à la peinture et au vitrage.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

PARC MAJOR.

On a planté de nouveaux massif d'arbrisseaux; la haie en bordure du rocher a été abattue et remplacée par une clôture en fil de fer; on a tracé un certain nombre de nouvelles allées, remis d'autres en état, gazonné une nouvelle étendue de terrain, et mis en plate-bande une quantité considérable de tulipes et de jacinthes. On a acheté de nouvelles caisses à fleurs, et repeint les bancs, les châssis de couches chaudes et les clôtures.

Travaux inpectés par ce ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

Les travaux de ventilation sont maintenant presque complétés. Dans l'aile de la Chambre des Communes, on a posé six nouvelles fenêtres et exécuté tous les

travaux de plâtrage, de charpenterie, de peinture, etc. On a pratiqué une communication entre le bureau du sergent-d'armes et celui du chef des garçons de bureau, communication nécessitée par l'agrandissement de l'aile de la Chambre des Communes. On a modifié le système de chauffage de la salle du comité des comptes publics, ainsi que la disposition de ses sièges, acheté une nouvelle table à presse, badigeonné les murs et réparé les fenêtres. La cage de l'ascenseur a été peinte; on a nettoyé et badigeonné 14 pièces, ainsi que les corridors et les cabinets de toilette, posé un parquet en bois dur dans deux pièces et mis en état tous les étages parquetés, remplacé 92 vitres, tapissé, peint, etc., les logements du sergent-d'armes et du chef des garçons de bureau. On a également posé dans cinq pièces des baguettes pour suspendre les tableaux, fourni quatre tables, un abatant, trois ventilateurs, 22 cadres à tableaux, 4 tringles en cuivre et des rideaux, huit caisses pour les livres, trois coffres, trois paravents et 60 pieds de tablettes. En ce qui concerne les appareils électriques, on a acheté 5 garnitures à trois lumières, et 2 de 4; 9 lampes suspendues, 5 de bureau, deux sonneries, ainsi que les fils, les commutateurs, les interrupteurs nécessaires, etc. On a réparé 92 chaises et 2 sofas, sans compter un grand nombre d'autres meubles, et revitré 92 fenêtres.

Au Sénat, on a lettré à nouveau en feuilles d'or la pierre angulaire, posé du chemin en caouthouc dans les principaux corridors, transporté la cuisine dans l'extrémité ouest du soubassement et transformé son ancien emplacement en salon de réception pour les dames, inspecté et nettoyé la cuisine dans le logement du chef des garçons de bureau, nettoyé, badigeonné et peint les pièces et les corridors du soubassement, tapissé, décoré, et lambrissé en toile, la salle à manger du Sénat et le salon des dames, tapissé à neuf la chambre du président, badigeonné le plafond, peint les boiseries, et posé six fenêtres neuves. On a installé dans le soubassement une nouvelle salle de bain et un lavabo pour l'usage du maître d'hôtel et de ses aides, et placé dans la cuisine un fourneau "John Bull". On a fourni trois armoires, trois panneaux de cloisons et quatre portes avec leurs chambranles, recouvert 20 sofas, ainsi que l'ameublement de salon du président, et réparé 44 chaises et autres meubles, en même temps que les planchers en ciment, et replacé 82 carreaux.

A la bibliothèque, on a placé un nouveau poêle à gaz dans la cuisine du concierge, installé un bain, un lavabo et un évier neufs. On a modifié un certain nombre de radiateurs, et posé 78 poignées et garde-lampes, quatre lampes suspendues et une lampe de bureau.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

ÉDIFICES DU PARLEMENT, AGRANDISSEMENTS, ETC.

Ces travaux, décrits dans mon rapport de l'an dernier, ont été continués et l'on pense qu'il seront terminés au cours du prochain exercice.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, S. Adams.

Entrepreneurs, W. H. MacGillivray et P. Labelle.

AVENUES ET JARDINS DU PARLEMENT.

La pelouse entre le bâtiment de l'ouest et la serre a été nivelée et regazonnée de manière à servir de jeu de boules en plein air. On a enlevé le pavage en aggloméré de scories des entrées sur la rue Wellington, et on l'a remplacé par du macadam en pierre de Nepean, ajouté un porche d'entrée à la serre, construit un chemin en béton à l'entrée de l'ascenseur du bâtiment de l'Ouest, nivelé quelques chemins, exécuté des travaux ordinaires de peinture et d'autres réparations, et planté une quantité considérable d'arbrisseaux, d'arbres, de plantes herbacées et d'oignons à fleurs.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

ÉDIFICE IMPÉRIAL.

Ce bâtiment est en location et situé sur le côté sud de la rue Queen, près de la rue O'Connor.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER—ÉDIFICE WOODS (66 RUE QUEEN).

Ce bâtiment est en location.

On a posé des baguettes à tableaux dans deux pièces, verni le linoléum du plancher, relettré les portes, nettoyé et badigeonné une grande chambre, fourni 7 armoires, trois tables, trois abattants de fenêtres, huit caisses, deux escabeaux, deux tringles et des rideaux, 5 tringles de fenêtres, un lavabo, deux avertisseurs, quatre désinfecteurs, un ventilateur électrique, quatre lampes suspendues, douze abat-jour à facettes et une applique, réparé 21 meubles et nettoyé et verni une grande quantité de garnitures, etc.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shea er, jr.

RÉPARATIONS AUX RUES, ETC.

Une allée de 270 pieds de long sur 3 pieds 4 pouces de large a été établie le long du côté sud de la rue Saint-Patrice; on a gratté, nettoyé et réparé plusieurs allées, voies carrossables et rues sous le contrôle du ministère.

On a enlevé des déchets, les ratissures et les cendres des bâtiments de l'Est, de l'Ouest, Langevin, du Parlement, des ateliers, de l'Imprimerie du Roi, du Musée, des Archives, des magasins militaires, de la monnaie, des divers locaux loués et de plusieurs rues, et on les a déposés à la Pointe Nepean. On a tondu le gazon à l'imprimerie royale, au square Cartier, dans la rue Wellington, aux deux ponts, au bureau des levés, au musée des pêcheries, aux Archives et au musée géologique. Le fumier a été enlevé et transporté, les cendres retirées des calorifères des divers bâtiments. On a tenu libres de neige pendant l'hiver les chemins carrossables, les trottoirs, les allées, les toits et les cours.

Travaux exécutés par le personnel du ministère.

ANNEXE DE LA MONNAIE ROYALE.

On a construit des piliers en béton reposant sur la rue, sous le plancher en béton du soubassement et traversant celui du rez-de-chaussée, pour servir de support aux balanciers, fourni 20 armoires et placards, installé deux porches, une volée de marches, 40 tables en bouleau, deux modèles, 36 cuvettes de triage, trois chambres d'évaporation, six planches à broyer et une armoire à outils.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

HÔTEL ROYAL DE LA MONNAIE.

Corps de garde, porte cochère et grille de clôture en fer. Le corps de garde consiste en deux pavillons séparés, à un étage, flanquant la port cochère et situés au coin de la rue Water et de la rue Sussex. Chacun d'eux mesure en tout 20 pieds par 16 pieds. L'un est aménagé en salle de garde et a une entrée sur la rue et une autre sur les cours. L'autre, qui est la salle de repos des gardes, n'a qu'une entrée sur les cours et est muni d'un lavabo, de cabinets d'aisance, etc. Chacun d'eux a une cheminée.

Ces deux bâtiments sont construits avec les mêmes matériaux et dans le même style que l'édifice de la Monnaie. La clôture est en grilles de fer de 12 pieds de haut fixée dans un couronnement de granit reposant sur des fondations en béton.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, Geo. Stockam.

Entrepreneurs, Sullivan et Langdon.

COURS SUPRÊME ET DE L'ÉCHIQUIER.

L'agrandissement de la bibliothèque mentionné dans le rapport de l'an dernier est terminé. A la cour Suprême, on a replâtré un certain nombre de bureaux et de corridors, et réparé les planchers en ciment des corridors. A la cour de l'Echiquier, le cabinet de toilette a été carrelé. On a posé dans les corridors des lambris en toile à tapisser avec baguettes en bois, nettoyé, badigeonné, peinturé et verni 18 pièces ainsi que la salle d'audience et les entrées, remis à neuf l'ameublement et posé de nouveaux tapis. On a mis aux fenêtres des rideaux et des stores neufs, fourni 8 patères, 100 pieds de tablettes, deux tables couvertes en étoffe, trois tables de bureau, six bibliothèques, quatre casiers, un secrétaire, quatre cuvettes de toilette, 5 radiateurs, un lustre à trois branches, deux avertisseurs, deux sonneries électriques, sept lampes de bureau, un chauffe-fer électrique et fer, six lampes suspendues, 22 lampes Nerst, ainsi que des garnitures, des sonnettes, des douilles, etc. Dans la partie ancienne de la bibiiothèque de la cour Suprême, on a transformé l'éclairage en éclairage électrique, réparé 25 chaises et recouvert 6 autres ainsi que les coussins de la salle d'audience.

Travaux exécutés par le personnel de ce ministère sous la surveillance de John Shearer, jr., contrôleur.

MUSÉE COMMÉMORATIF VICTORIA.

La construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'an dernier, a été poursuivie d'une manière continue durant l'été et l'automne de 1907.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, P. Canty.

Entrepreneur, George Goodwin.

ÉDIFICE DE L'OUEST—MINISTÈRES.

La pièce de l'attique donnant sur la rue Wellington et qui servait précédemment de salle de dessin pour l'architecte en chef a été fractionnée en trois pièces et un corridor. On a posé un filtre à eau sur la conduite principale, lavé, badigeonné et garni de lambris de toile le corridor principal et les escaliers, ce qui, jusqu'à la fin de l'exercice, comprenait 4,035 yards de lavage et de badigeonnage, 625 yards de canevas posé et peint à deux couches et 1,940 pieds de baguettes moulées. On a également peint en imitation des veines du bois et verni 70 portes et peinturé une surface de 397 yards dans les escaliers.

On a nettoyé, badigeonné et peinturé 65 pièces: 22 pour les Travaux publics, 14 pour les Chemins de fer et Canaux, autant pour le Revenu de l'Intérieur, 12 pour les Douanes, 3 pour la Marine et les Pêcheries; planchéié en bois dur 24 pièces: 11 pour les Travaux publics, 5 pour les Douanes, 3 pour la Marine et les Pêcheries, 2 pour les Chemins de fer et Canaux et autant pour la police montée; fourni 15 tringles en cuivre et des rideaux: 12 pour les Chemins de fer et Canaux et 3 pour les Douanes; 49 armoires: 27 pour les Douanes, 10 pour les Travaux publics, 7 pour la Marine et les Pêcheries et 5 pour le Revenu de l'Intérieur; 27 tables: 11 pour les Douanes, 7 pour les Chemins de fer et Canaux, 3 pour la Marine et les Pêcheries, autant pour les Travaux Publics, deux pour le Revenu de l'Intérieur et une pour le ministère du Commerce et de l'Industrie; 10 écrans de cheminée: 8 pour les Chemins de fer et Canaux et 2 pour les Douanes; 15 tableaux-placards électriques pour les Travaux publics; 8 placards: 6 pour les Travaux publics et 2 pour les Douanes; 39 escabeaux: 17 pour les Douanes, 10 pour les Chemins de fer et Canaux, 3 pour les Travaux publics et autant pour la Marine et les Pêcheries; 11 casiers: 7 pour les Travaux publics et 4 pour les Douanes; 13 abattants: 7 pour les Douanes et 6 pour la Marine et les Pêcheries; 480 caisses d'emballage: 345 pour les Travaux publics, 110 pour les Douanes et 25 pour les Chemins de fer et Canaux; 54 caisses: 48 pour les Travaux

publics, 4 pour le Commerce et l'Industrie, 2 pour le Revenu de l'Intérieur, plus 7 coffres renforcés par des bandes de cuivre pour les Travaux publics. On a posé cinq portes matelassées: trois pour les Travaux publics et deux pour les Chemins de fer et Canaux; fourni 19 coussins de chaises: 13 pour les Travaux publics et 6 pour la Marie et les Pêcheries; 5 bibliothèques: 3 pour la Marine et les Pêcheries et 2 pour les Travaux publics; 9 lavabos fournis et posés: 4 pour les Travaux publics, 4 pour le Revenu de l'Intérieur et 1 pour les Douanes. On a fourni 2 bureaux pour les Douanes, posé des baguettes à tableaux dans 11 pièces: 4 aux Douanes, autant aux Travaux publics et 3 aux Chemins de fer et Canaux; fourni 26 lits de sangle: 23 aux Travaux publics et 3 aux Chemins de fer et Canaux; posé 100 inscriptions en lettres d'or et une plaque indicatrice aux Douanes, ainsi que 6 inscriptions aux Travaux publics; fourni 27 cadres: 25 aux Travaux publics et 2 à la Police montée; des portemanteaux et porte-chapeaux au Revenu de l'Intérieur, au Commerce et à l'Industrie et aux Travaux publics; 23 lampes de bureau: 5 aux Douanes, 6 à la Marine et aux Pêcheries et 2 au Revenu de l'Intérieur; 57 lampes suspendues: 20 aux Douanes, 17 aux Travaux publics, 13 à la Marine et aux Pêcheries et 7 au Revenu de l'Intérieur. On a fourni et équipé 15 appliques à 5 lampes pour le Revenu de l'Intérieur et 2 pour les Travaux publics; 2 à 4 lampes pour les Douanes et 1 à 6 lampes pour la Marine et les Pêcheries; fourni 18 stores aux Douanes et 8 au Revenu de l'Intérieur. On a posé 8 radiateurs: 4 pour les Douanes et autant pour les Travaux publics; fourni 8 avertisseurs: 6 pour les Douanes, 1 pour les Travaux publics et 1 pour le Revenu de l'Intérieur; installé des bûches artificielles à gaz pour les Douanes; fourni, aux Travaux publics, 3 ventilateurs électriques, 6 lampes Nerst, 7 glacières, 3 planches à dessin, 10 tréteaux et 90 pieds de tablettes; au Revenu de l'Intérieur: 2 éviers, 3 tables recouvertes en plomb, 3 calorifères électriques, 1 cloison en briques et 1 en chêne; au ministère du Commerce et de l'Industrie, 2 ventilateurs et 2 revitrages de châssis. Au ministère de la Marine et des Pêcheries, on a construit deux cloisons vitrées et aménagé à neuf le bureau de poste à l'extrémité du corridor, et de plus fourni 41 supports. On posé 637 vitres. On a aussi réparé 151 meubles, ainsi qu'exécuté quelques menus travaux de peinturage, de lettrage et de menuiserie. On a tenu libres de neige les toits, les chemins carrossables et les sentiers. Les châssis pour l'hiver et les stores pour l'été ont été nettoyés, posés, retirés et remisés selon les saisons.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

ÉDIFICE WOODS, RUE SLATER—MINISTÈRE DE LA MILICE.

Ce bâtiment est en location. On a nettoyé et badigeonné 5 pièces; posé 74 vitres, installé un téléphone à double poste, système Deveau; posé 55 pieds de tablettes; percé une porte entre les chambres 5 et 6; fourni et posé 61 portes d'armoires; 7 abattants de fenêtres, 5 tabourets, 6 tringles en cuivre et rideaux, 5 escabeaux, 2 armoires, 2 paravants, 6 coussins, 27 lampes suspendues, 11 lampes de bureau, une applique, cinq stores, un ventilateur électrique et un bras articulé pour téléphone; réparé 25 meubles ainsi que la plomberie et les appareils de chauffage.

Travaux inspectés par le ministère.

Contrôleur, John Shearer, jr.

ÉDIFICES EN LOCATION.

Les différents édifices d'Ottawa loués par le gouvernement sont:

Edifice de la Compagnie de télégraphe *Great North Western*, rue Metcalfe, occupé par les ministères de la Milice et du Travail.

Edifice Impérial, rue Queen, occupé par les ministères de l'Intérieur et des Travaux publics.

Edifice de la banque Molson, rue Metcalfe, occupé par le ministère du Travail.

Compagnie impériale d'immeubles, limitée, édifice Woods, rue Slater, occupé par la Milice, le Revenu de l'Intérieur et l'Intérieur.

Edifice de Mme Victoire Dubé, rue Sussex, occupé par les traducteurs français.

Compagnie de construction d'Ottawa, limitée, rue Wellington, occupé par les Douanes.

Edifice de E. G. Johnston et Cie, rue Sussex, occupé par le Musée géologique.

Compagnie de la succession Egan, limitée, rue Sparks, occupé par le ministère de la Justice.

Succession Slater, lot n° 11, rue Wellington, occupé comme chantier par les Travaux publics.

Edifice J. A. Corry, rue Rideau, occupé par les bureaux d'études du canal maritime de la Baie Georgienne, la Commission internationale des voies navigables, les travaux du haut Ottawa, la Marine et les Pêcheries et les Travaux publics.

Compagnie de construction d'Ottawa, limitée, coin des rues Metcalfe et Slater, occupé par le ministère de l'Intérieur.

Slater et Sherwood, rue Wellington, occupé par la direction de la Police montée.

Compagnie impériale immobilière, limitée, Edifice dit "Canadien", rue Slater, occupé par l'Intérieur, l'Agriculture, les Chemins de fer et les Canaux et la Marine et les Pêcheries.

N° 66 rue Queen, occupé par la Commission des chemins de fer.

Edifice Slater et Sherwood, rue Sparks, occupé par les Postes et l'Intérieur.

Compagnie de placements d'Ottawa, coin des rues Queen et Metcalfe, occupé par la Commission de l'exposition d'agriculture.

Ahearn et Soper, limitée, 56½ rue Sparks, occupé par le ministère des Travaux publics, section du canal maritime de la Baie Georgienne.

Compagnie du *Royal Trust,* édifice Thistle, rue Wellington, occupé par le ministère de l'Intérieur.

Edifice Trafalgar, rue Bank, J. C. Brennan, occupé par le ministère de l'Intérieur.

Compagnie de construction d'Ottawa, limitée, coin des rues Metcalfe et Slater, occupé par le ministère de l'Intérieur, direction de l'arpentage.

BÂTIMENTS ET TERRAINS EN GÉNÉRAL.

Outre les travaux précédemment mentionnés, il y en a une quantité d'autres de moindre importance exécutés par les couvreurs, les maçons, les plombiers et autres corps de métiers, chacun comportant un certain nombre de journées de travail, sans compter les matériaux nécessaires. En plus de ces travaux concernant les divers autres bâtiments qui sont la propriété du gouvernement, on en a exécuté d'autres analogues, tels que réparations, peinturage, aménagement, badigeonnage, etc., dans un certain nombre de bâtiments en location, ainsi que des réparations aux et le renouvellement des hangars à charbon ou autres; de travaux divers, tel que le montage, le démontage et le remisage des tambours, des fausses marches en planches pour l'hiver, etc. Tous ces travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

OWEN-SOUND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice au coin des rues Baker et Scrope, a été signé le 8 avril 1907. C'est un bâtiment en pierre, à deux étages et un soubassement, qui mesure sur le plan 82 pieds par 52.

Les murs sont doublés de briques; il y a une chambre de sûreté en brique au rez-de-chaussée et une autre au premier étage. L'escalier est en fer avec des marches en ardoise; les planchers, les toits et les cloisons en fer et en béton, sauf celles du soubassement qui sont en briques. Toutes les murailles extérieures, sauf celles du premier

étage en arrière et du côté sud qui sont en imitation de pierre, sont en pierre de taille, de même que tous les ornements, encoignures, cordons en saillie, plinthes, frises, corniches, frontons, couronnements et marches. Les marches de l'entrée sont en granit; dans chaque fronton latéral sur les rues Baker et Scrope se trouvent encastrées deux paires de colonnes de granit à chapiteaux ioniques.

Le soubassement est destiné aux appareils de chauffage et aux magasins; le rez-de-chaussée comprend le bureau de poste, le vestibule, les cabinets d'aisances, l'entrepôt d'inspection, et une chambre de sûreté en briques; au premier sont les bureaux des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, des cabinets d'aisance et une chambre de sûreté en briques.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Architectes résidants, Foster et Clark.

Entrepreneurs, Nagle et Mills.

PETERBOROUGH.

DOUANES.

On a posé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, effectué quelques travaux de badigeonage, de plomberie, de peinturage, remplacé des fils conducteurs, fourni et posé du linoléum et des tapis. Le tout sous la surveillance de Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

SALLE D'EXERCICES.

Un contrat a été signé le 28 février 1907 pour la construction de cet édifice. Il a une façade de 170 pieds sur le Parc Central et s'étend le long de la rue Murray sur une longueur de 254 pieds jusqu'à une ruelle en arrière.

Le corps principal du bâtiment a une largeur de 115 pieds, et présente deux annexes en saillie sur les coins de la rue Murray, chacune de 14 pieds de profondeur, l'une de 44 pieds de longueur et l'autre de 62 pieds, tandis que sur le côté opposé de l'édifice, nous trouvons deux autres annexes en saillie de 41 pieds de profondeur et de longueurs respectives de 58 et de 61 pieds.

Le soubassement s'étend le long de la rue Murray sur une longueur de 192 pieds depuis la façade du Parc par une profondeur de 44 pieds au coin de la rue Murray et de 30 pieds sur le reste de son étendue le long de la même voie. Il a 126 pieds de longueur le long du Parc sur une profondeur de 26 pieds. Le reste de la surface du soubassement n'a pas été excavé. Le rez-de-chaussée comprend une salle principale de 176 pieds par 80, une remise aux pièces d'artillerie de 80 pieds par 40, une remise à voitures de 40 pieds par 44, une salle d'armement et de harnais pour la cavalerie, des magasins pour la cavalerie, le bureau de l'officier commandant la cavalerie, la sellerie, les magasins et la salle de rapport de l'artillerie, les magasins de l'infanterie, les bureaux du commandant et de l'adjudant d'infanterie, la salle de rapport de l'infanterie, le bureau du "C. M." du service des signaux, la salle des brancardiers, 8 dépôts d'armes, des lavabos, des vestibules, des halls et leurs entrées. Le premier étage se limite à une galerie le long de la facade donnant sur le Parc et aux deux saillies sur les coins d'arrière. La partie en façade comprend les mess des officiers et des sergents, la salle de lecture et celle de billard; dans les annexes en arrière sont les salles de récréation et de la musique.

Les murs sont en briques avec des ornements en pierre et reposent sur un soubassement en pierre.

Plans préparés par le ministère.

Entrepreneur, George A. Proctor.

PETROLEA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, sous la surveillance de Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

PORT-ARTHUR.

AGRANDISSEMENT DE LA SALLE DU BUREAU DE POSTE.

Il consiste en un bâtiment en briques à un étage reposant sur des fondations en pierre, situé en arrière des salles de travail et s'étendant sur une longueur de 38 pieds entre l'entrepôt d'inspection et la rue du Palais, sur sur une profondeur de 36 pieds. Le toit de l'entrepôt d'inspection a été transformé pour s'adapter à la nouvelle construction. Le mur qui existait entre la salle de travail du bureau de poste et le nouveau bâtiment a été abattu et sa partie supérieure soutenue par des poutres en tôle, à section rectangulaire, supportées par des colonnes en fer.

Plans, etc., préparés par le ministère.

PORT-HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plancher du bureau de poste a été parqueté en érable, les murs intérieurs et les plafonds ont été nettoyés, badigeonnés et la menuiserie intérieure peinte.

Travail inspecté par Thos. T. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

RENFREW.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 6 avril 1908, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice sur un terrain d'une façade de 95 pieds sur la rue Principale ou Raglan.

L'édifice consiste en un corps principal de 50 pieds de front par 40 de profondeur, à deux étages, avec soubassement et attique, et une annexe en arrière de 22 pieds par 27, à deux étages avec un soubassement non excavé.

La partie principale comprend un soubassement pour les appareils de chauffage et le combustible, un rez-de-chaussée pour le bureau de poste, un premier étage où se trouve les bureaux des Douanes et du Revenu de l'Intérieur et un attique renfermant les logements. Il y a des cabinets d'aisances au premier, ainsi qu'un bain et des cabinets d'aisances dans l'attique. L'annexe comprend un rez-de-chaussée où se trouvent l'entrepôt d'inspection, un bureau des poids et mesures, et un cabinet d'aisances; au premier sont les logements.

Les murs du soubassement sous le rez-de-chaussée sont en béton, les autres en pierre revêtue de briques. Les planchers, les escaliers, les toitures et les cloisons (à l'exception du plancher du sous-sol qui est en béton et des cloisons du soubassement qui sont en briques) sont en bois. Le toit du bâtiment principal est couvert en métal, celui de l'annexe avec une composition de goudron et de gravier. Les marches extérieures sont en pierre de taille; le palier et les marches en arrière de l'entrepôt d'inspection sont en béton.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Entrepreneurs, Joseph Bourque et Cie.

SARNIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Agrandissement à la salle de travail du bureau de poste.

Un contrat a été signé le 20 juillet 1907 pour la construction d'une annxe à un étage en briques sur fondations de pierre en arrière de la salle de travail du bureau de poste. Ce bâtiment mesure 25 pieds 4 pouces de profondeur et s'étend sur une longueur de 53 pieds depuis l'entrepôt d'inspection, le long de la muraille d'arrière du bureau de poste.

Cet agrandissement entraîne la modification du toit de l'entrepôt d'inspection, le déplacement du vestibule extérieur au soubassement, ainsi que celui de cette partie du mur d'arrière situé entre la salle de travail du bureau de poste et l'annexe, enfin le consolidement de la partie supérieure du mur au moyen de poutres supportées par des colonnes en fer.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, R. W. Fawcett.

Entrepreneurs, Robert Carrick et Fils.

BÂTIMENT PRINCIPAL.

On y a installé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, fait des changements à l'éclairage électrique, nettoyé, tapissé et peinturé l'appartement du gardien et posé quelques auvents aux fenêtres.

Travail inspecté par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

SAINTE-MARIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, déjà décrit dans mon rapport de l'an dernier, est achevé, aménagé et meublé, muni de canalisation électrique et pourvu d'appareils de chauffage à l'eau. L'attique, précédemment décrit avant son achèvement, a été divisé en chambres par des cloisons de plâtre; on y a installé un bain, un cabinet d'aisances, un lavabo et une prise d'eau, ainsi que des fils conducteurs et des conduites de chauffage, et tout l'étage a été aménagé de manière à former un logement convenable pour le gardien.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, J. C. Wiederhold.

Entrepreneur pour la construction, Robert Cameron.

Entrepreneur pour les appareils de chauffage, Macdonald et Henry.

Entrepreneur pour la canalisation électrique, L. H. Reesor.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé le logement du gardien et fourni quelques meubles pour le bureau du receveur des douanes. Le tout sous la surveillance de Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une salle de bain a été installée dans l'appartement du gardien, et l'on a réparé les appareils d'éclairage, la plomberie et la menuiserie du bureau de poste.

Travail inspecté par Thos. H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

SIMCOE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice qui borde la rue Peel et est flanqué par la rue Kent, mesurant 67 pieds de longueur sur 58 de profondeur, a été signé le 15 janvier 1908. Ce sera un bâtiment en briques à un étage, avec des ornements en pierre de taille et un soubassement en pierre.

Le plancher du soubassement sera en béton, celui du rez-de-chaussée en bois. Il y aura une chambre de sûreté en briques au rez-de-chaussée; les cloisons, sauf un certain nombre de celles du rez-de-chaussée, construites en bois, seront en briques; le toit sera en bois monté sur des poutres en fer et recouvert de goudron et de gravier. La corniche extérieure, le couronnement, les bandeaux et les encadrements des fenêtres seront en pierre de taille. L'égouttage s'effectuera dans une fosse d'égout placée dans une cour.

Dans le soubassement sont le calorifère, le combustible, le vestibule et les cabinets de toilette; au rez-de-chaussée: le bureau de poste, l'entrepôt d'inspection, le vestibule, trois bureaux pour le receveur des douanes, l'inspecteur des poids et mesures et l'inspecteur du gaz, ainsi qu'un cabinet de toilette pour les dames, renfermant deux cabinets d'aisances et un lavabo.

Plans préparés par le ministère.

Inspecteur, Howard Fairchild.

Entrepreneurs, Schultz Frères et Cie.

STRATHROY.

DÉPÔTS D'ARMES DE LA COMPAGNIE D'INFANTERIE.

Le 27 novembre 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice situé au coin des rues François et Jacques. Les dimensions du bâtiment sont de 49 pieds par 48 sur le plan; il comprend deux étages en briques reposant sur un soubassement en béton revêtu de pierre, avec des cloisons en briques; les planchers, sauf celui du soubassement qui est en béton, le vestibule et le toit seront en bois.

On n'excavera qu'une partie du soubassement pour y installer le calorifère et le combustible. Au rez-de-chaussée seront deux dépôts d'armes pour la compagnie d'infanterie, des magasins du "Q.M.", deux salles pour les officiers commandant les compagnies, un hall et un vestibule; au premier, une salle de lecture, une pièce pour l'officier commandant le régiment, une pour l'adjudant et un bureau pour le commis.

Plans préparés par le ministère.

Inspecteur, George MacBeth.

Entrepreneur, Nagle et Mills.

TORONTO.

AGRANDISSEMENT DE LA SALLE D'EXERCICES.

Ce travail, décrit dans mon rapport de l'an dernier, est pour ainsi dire achevé. On y a posé la lumière électrique et les appareils de chauffage à l'eau.

Plans, etc., préparés par le ministère et travail inspecté par S. G. Curry, architecte.

Entrepreneurs, Sullivan et Langdon.

OBSERVATOIRE.

Un contrat a été signé le 28 janvier 1908, pour la construction d'un observatoire météorologique, d'un atelier et d'un bâtiment destiné aux chronomètres et aux théodo-

lites, au coin de la rue Bloor et de la place Devonshire. L'observatoire météorologique mesure 90 pieds sur 60, sans compter une tour circulaire d'observation, de 24 pieds de diamètre sur le plan, de 48 pieds de hauteur depuis le niveau du sol jusqu'au bas de la coupole, et dépassant de 14 pieds la muraille d'arrière.

Le bâtiment se compose de deux étages, d'un soubassement et d'un attique. Les murs sont en briques, revêtus de pierre, les cloisons en briques, les planchers, le toit et l'escalier en acier et béton; le toit est revêtu de cuivre. Le soubassement comprendra la chambre de l'appareil de chauffage, les coffres à charbon, une chambre d'essais, une salle pour le sismographe et le barographe, un lavabo et un cabinet d'aisances, un hall d'escalier et une salle pour les garçons de bureau. Au rez-de-chaussée, se trouvent les bureaux du directeur, du secrétaire, la chambre des archives, deux bureaux pour les autres fonctionnaires, un cabinet de toilette et un cabinet d'aisances pour les dames, un hall d'escalier et une pièce dans la tour de l'observatoire pour les archives de l'observation des courants magnétiques; au premier étage, une bibliothèque, un bureau de télégraphe, un atelier de photographie, une chambre noire, une chambre pour les instruments et l'emmagasinage, trois bureaux pour les employés, un cabinet de toilette et d'aisances, une buanderie pour les femmes de journée, une chambre de sûreté pour les archives dans la tour d'observation et un vestibule d'escalier. L'attique n'est divisé que par les corridors et un vestibule d'escaliers.

A chaque étage, les corridors divisent le bâtiment en quatre parties égales; l'un d'eux s'étend entre les deux entrées de façade et d'arrière, l'autre coupe le bâtiment dans toute sa longueur depuis la tour d'observation jusqu'à la muraille extérieure.

Les bâtiments des chronomètres et des théodolites comprennent une salle des chronomètres à un étage de 32 pieds par 14, attenant à celle des théodolites, également à un étage, et de 20 pieds par 9. Tous deux sont en briques avec des planchers et des toits en bois; la toiture du grenier est couverte de cuivre. L'atelier a un étage et demi; il est construit suivant le même modèle, et a comme dimensions 45 pieds par 18 sur le plan.

Plans et devis préparés et travaux inspectés par Burke et Horwood, architectes, à Toronto.

Entrepreneurs, Brown et Love.

DOUANES.

On y a posé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, peinturé les bureaux, les corridors et l'escalier, fourni un coffre-fort en acier, des classeurs et des meubles. Le tout sous la surveillance de Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

AGRANDISSEMENT ET MODIFICATION DU BUREAU DE POSTE.

On construit en ce moment une annexe en briques à deux étages, avec des murs de fondations en pierre et des piliers en briques, sur le côté ouest du bureau de poste bordant la rue Lombard, de 56 pieds de largeur par 91 pieds de profondeur. La corniche extérieure est en bois recouvert de métal; le toit, les escaliers et le plancher du premier étage sont en bois; le plancher du rez-de-chaussée est en béton recouvert de bois, et la chaussée du chemin des voitures en asphalte. L'escalier au rez-de-chaussée donnant sur la rue Lombard a une profondeur de 20 pieds, et en occupe presque toute la longueur.

Dans le bureau de poste, on a posé à la boîte aux lettres un abattant neuf, et fourni à l'intérieur des paravents, des casiers et des tables; installé de nouveaux fils électriques, un tableau de distribution et des téléphones de bureau. Les chaudières ont été munies d'économiseurs et de grilles; l'on a de plus fait à l'intérieur quelques travaux de peinture.

Entrepreneur, George Henry.

Plans et devis préparés par le ministère.

Travaux inspectés par Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

BUREAU DE POSTE "F".

Ce bâtiment, décrit dans un précédent rapport, est achevé.

Plans et devis préparés par le ministère et travaux inspectés par S. G. Curry, architecte.

Entrepreneurs, Brown et Love.

Entrepreneurs pour le chauffage à l'eau, Bennett et Wright.

Entrepreneurs pour l'aménagement du bureau de poste, Chas Rogers, Fils et Cie.

Entrepreneurs pour la canalisation électrique, McDonald et Wilson.

WALKERTON.

DÉPÔT D'ARMES DE L'INFANTERIE.

Le 15 août 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice. Il comprendra un bâtiment en briques à deux étages avec chaînes d'encoignures et bandeaux en pierre, établi sur un soubassement en béton revêtu de pierre mesurant 38 pieds par 40 sur plan.

Les cloisons seront en brique, et les planchers, le toit et l'escalier en bois, sauf le plancher du soubassement qui sera en béton. Le soubassement comprendra le hall d'escalier, la chambre du calorifère, une cave à combustible et deux magasins. Au rez-de-chaussée seront la salle de l'officier-commandant la compagnie, le magasin de mobilisation, le dépôt d'armes de la compagnie, un cabinet d'aisances et un hall d'escalier; au premier étage, une salle de lecture, une salle pour l'officier commandant le régiment, une chambre pour l'adjudant, un bureau pour le commis et un hall d'escalier.

Le chauffage se fait à l'eau.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, John Henderson.

Entrepreneurs, R. E. Truax et Cie.

WINGHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni au bureau de poste quelques meubles, un certain nombre de persiennes et quelques paillassons, posé des vitres à la fenêtre de la façade, et réparé et nettoyé la fosse d'égout.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, sous la surveillance de Thos H. Hastings, du ministère, domicilié à Toronto, Ont.

PROVINCE DU MANITOBA.

BIRTLE.

BUREAU D'IMMIGRATION.

C'est un bâtiment en bois à un étage, mesurant 40 pieds par 20 sur plan, bâti sur les terrains de la gare du chemin de fer du Pacifique-Canadien à Birtle (Man.), en 1886. En février 1908, on a demandé des soumissions pour l'acheter et le déplacer, et le 30 mars 1908, il a été vendu.

BRANDON.

QUARTIERS DE LA MILICE.

Le 22 août 1907, un contrat a été signé pour la construction de ce bâtiment qui fait face à la rue Victoria. Il comprend une salle d'exercice de 120 pieds de longueur formant angle droit avec la rue, sur une largeur de 75, et, entre cette salle et la rue, un dépôt d'armes de 90 pieds de façade sur 23 pieds de profondeur. La partie médiane de ce bâtiment, longue de 43 pieds, est à trois étages et un soubassement, et le reste à deux étages et un soubassement.

Le soubassement comprend la galerie de tir, la chambre du calorifère, celle du combustible, un magasin, un cabinet d'aisances, un lavabo et un hall. Au rez-de-chaussée sont la sellerie, une pièce pour la cavalerie, un dépôt d'armes pour l'infanterie, une salle de rapport pour le commandant de la cavalerie, l'entrée principale et un hall d'escalier; au premier, la salle de lecture, un dépôt d'armes d'infanterie, une salle de rapport pour l'officier commandant l'infanterie, et le corridor; au troisième, le logement du gardien. Le rez-de-chaussée possède trois entrées sur la grande salle, et le premier donne par une entrée sur la galerie qui s'étend le long de toute l'extrémité du bâtiment aboutissant au dépôt d'armes.

Les fondations et le soubassement sont en pierre; les autres murs et cloisons sont pour la plupart en briques avec cordons, couronnements, seuils, etc., en pierre. Les planchers de la grande salle et du soubassement sont en béton, les autres, ainsi que les escaliers et le toit sont en bois, sauf la charpente de la salle principale qui est en fer.

Plans et devis préparés par le ministère et travaux inspectés par Thos. Sinclair, architecte.

Entrepreneurs, Dumais et Lachance.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les entrées et l'abattant de la boîte aux lettres ont été remis en état, un nouveau guichet pour la vente des timbres installé et un appareil de sauvetage en cas d'incendie posé dans l'édifice.

Travaux inspectés par Jos. Greenfield, contrôleur des édifices publics, domicilié à Winnipeg, Man.

BÂTIMENT D'IMMIGRATION.

L'intérieur de ce bâtiment a été nettoyé, peint et badigeonné, sous la surveillance de Jos. Greenfield, contrôleur, Winnipeg Man.

MINNEDOSA.

GARE D'IMMIGRATION.

C'est un bâtiment en bois à un seul étage, de 40 pieds par 20 sur plan, bâti en 1886 sur les terrains de la gare du C.P.R., à Minnedosa, Man. En février 1908, on a demandé des soumissionnaires pour l'acheter et l'enlever, et le 30 mars 1908, la vente a été effectuée.

NEEPAWA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 27 janvier 1908, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice au coin des rues de la Montagne et Cameron. C'est un bâtiment à deux étages en briques, avec ornements en pierre et un soubassement en béton revêtu de pierre mesurant 65 pieds par 48.

Les cloisons du soubassement et du rez-de-chaussée, ainsi qu'un certain nombre de celles du premier étage sont en briques, les autres sont en bois. Il y a une chambre de sûreté en briques au rez-de-chaussée et au premier étage, et les murs du soubassement sont doublés en briques. Les escaliers, les planchers et le toit, sauf le plancher du soubassement, qui est en béton, sont en bois; le toit est recouvert de goudron et de gravier. La corniche extérieure, les frises et le couronnement sont recouverts de métal. Les entrées extérieures ont des marches en pierre, et on a construit en arrière une plate-forme en béton pour l'entrepôt d'inspection.

Le soubassement comprend les appareils de chauffage, la cave à combustible et les magasins; au rez-de-chaussée sont le bureau de poste et l'entrepôt d'inspection; au premier, les bureaux des douanes, les dépôts d'armes de la milice, et des cabinets d'aisances séparés pour les deux sexes.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, George Kellington.

Entrepreneurs, *Fussee McFeetors Company, Limited.*

SAINT-BONIFACE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'an dernier, est en voie d'achèvement; on y installera des appareils de chauffage à l'eau et des fils électriques.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, Stanislas Paquette.

Entrepreneur pour la bâtisse, I. McDiarmid.

Entrepreneurs pour le chauffage et l'installation électrique, Laplante et Fournier.

SELKIRK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice, au coin de la rue Principale et de l'avenue Manitoba, a été signé le 14 octobre 1907. Il consiste en un bâtiment en briques à deux étages, avec ornements en pierre et un soubassement en pierre de 44 pieds de large sur une profondeur moyenne de 58 pieds.

A chaque étage, il y a des chambres de sûreté en briques; quelques cloisons sont également en briques. Le plancher de la Chambre de chauffe dans le soubassement est cimenté; les autres planchers, les cloisons, le toit et les escaliers sont en bois. La corniche, le couronnement et la frise des murs extérieurs sont en bois couvert en fer galvanisé et le toit est couvert en carton goudronné.

Dans le soubassement sont la chambre du calorifère, une chambre de sûreté en briques, le bureau des douanes, les magasins de la poste, un cabinet d'aisances et un hall d'escalier; au rez-de-chaussée, le bureau de poste, une chambre de sûreté en briques, un cabinet de toilette et un vestibule; au premier, trois bureaux pour l'administration des tribus indiennes, deux pour celle des Forêts, une pour celle des Pêcheries, une chambre de sûreté, un cabinet de toilette et des cabinets d'aisances et une pièce de débarras renfermant un évier.

Plans et devis préparés et travaux inspectés par James Chisholm, architecte.

Inspecteur, Henry Bird.

Entrepreneurs, Brown et Garson.

FORT-OSBORNE, WINNIPEG.

SALLE DE GARDE, BUREAUX ET MAGASIN.

Le 12 septembre 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice. C'est un bâtiment en brique à deux étages, avec ornements en pierre et soubassement

en béton, mesurant 82 pieds de longueur sur 31 de largeur sans compter quatre baies semi-octogonales, deux sur la façade et deux en arrière, chacune longue de 15 pieds, en saillie de 7 pieds sur l'alignement du mur et occupant toute la hauteur du bâtiment.

On n'a excavé que la partie du soubassement nécessaire aux appareils de chauffage et au combustible.

Le rez-de-chaussée se compose de deux bâtiments égaux séparés par un passage pour les voitures de 17 pieds de large sur toute leur profondeur. Ce passage n'existe qu'au rez-de-chaussée. L'un des bâtiments contient une salle de garde, un vestibule, une salle pour les prisonniers, trois cellules, des cabinets d'aisances et un cabinet de toilette; l'autre renferme un bureau, un hall d'entrée, un vestibule et un magasin. Au premier se trouvent une salle de lecture, une salle de rapport, le bureau du commandant, cinq bureaux, un hall d'escalier, un corridor, un cabinet d'aisances et lavabo.

Les cloisons, sauf un petit nombre au premier étage qui sont en bois, sont en briques. Les planchers du soubassement et du rez-de-chaussée, sauf ceux du hall d'escalier et du bureau, sont en béton. Les autres, ainsi que les escaliers, le toit et une partie des cloisons du premier, sont en bois. Les arches d'entrée du passage pour les voitures, les couronnements des murs, les bandeaux et les plinthes sont en pierre de taille.

Plans préparés par le ministère.

Entrepreneurs, J. McDiarmid et Cie.

LOGEMENT POUR LES SOUS-OFFICIERS MARIÉS ET LES HOMMES.

Le 13 novembre 1907, un contrat a été signé pour la construction de ce bâtiment.

Il contient huit logements en enfilade, d'une longueur totale de 168 pieds sur 33 pieds de profondeur. Chacun d'eux consiste en: un soubassement renfermant une buanderie, une cave et un magasin; un rez-de-chaussée comprenant une cuisine, une salle commune, un vestibule et une véranda; un premier étage avec deux chambres à coucher, un bain, un cabinet d'aisances, un hall d'escalier et une véranda. Au milieu du bâtiment se trouvent une chambre du calorifère et deux caves à combustible destinées au service commun.

Les planchers du soubassement et de la véranda sont en béton; les murs de séparation sont en briques; le reste des planchers, cloisons, escaliers et le toit sont en bois.

Plans et devis préparés par le ministère.

Entrepreneurs, J. McDiarmid et Cie.

MAGASIN.

Il a été fourni des râteliers de fusils et des stores, sous le contrôle de Jos. Greenfield, contrôleur des édifices publics, domicilié à Winnipeg, Man.

CASERNES.

Le bâtiment de la forge a été muni de doubles portes et d'une hotte, sous la surveillance de Jos. Greenfield, contrôleur des édifices publics, domicilié à Winnipeg, Man.

WINNIPEG.

DOUANE.

Des changements ont été faits dans le but d'agrandir le bureau d'inspection des douanes; un nouveau bureau pour les messageries a été installé et la menuiserie du bâtiment a été peinturée.

Travaux inspectés par Jos. Greenfield, contrôleur des édifices publics, domicilié à Winnipeg, Manitoba.

ENTREPÔT D'INSPECTION.

On a repeinturé la menuiserie de ce bâtiment, sous la surveillance de Jos. Greenfield, contrôleur des édifices publics, domicilié à Winnipeg, Man.

NOUVEL ENTREPÔT D'INSPECTION.

Des plans et des devis ont été préparés et des soumissions demandées pour la construction de cet édifice, qui doit être à quatre étages en briques et en acier avec ornements et soubassement en pierre. Les planchers et le toit sont en acier et béton. Les escaliers sont entièrement en fer, à part l'escalier principal dont le premier étage a des marches en marbre et les autres des marches en ardoise. Il y a quatre monte-charges et un ascenseur. L'édifice pourra supporter deux étages supplémentaires, si cela est nécessaire. Il mesure 188 pieds de longueur sur la rue McDiarmid par 81 pieds de profondeur sur la rue Rorie. Sur son flanc gauche se trouve un passage pour les voitures à un étage, de 37 pieds de long sur la rue McDiarmid, sur une profondeur de 81 pieds.

Plans et devis préparés par le ministère.

BÂTIMENT D'IMMIGRATION N° 3.

Le quartier d'isolement a été achevé par la construction d'un escalier tournant en fer et d'un appareil de sauvetage en cas d'incendie; on a construit aussi des allées en granolite. Le tout sous la surveillance de Jos. Greenfield, contrôleur des bâtiments publics, domicilié à Winnipeg, Man.

BÂTIMENT D'IMMIGRATION N° 4.

Les parquets ont été enlevés et remplacés par des planchers en ciment; on a posé des cheneaux tout le long du toit et installé des ventilateurs électriques.

Le bâtiment a été complètement examiné et replâtré; on a construit de nouvelles allées en granolite sous la surveillance de Jos. Greenfield, contrôleur des bâtiments publics, domicilié à Winnipeg, Man.

BUREAU DE POSTE "R".

Le 14 mai 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice au coin de la rue Principale et de l'avenue Magnus. Le bâtiment mesure 67 pieds par 81. Il est à deux étages en briques avec ornements de pierre sur un soubassement en pierre; la façade du rez-de-chaussée donnant sur les deux rues est revêtue de pierre.

Les marches de l'entrée extérieure sont en pierre, les cloisons du rez-de-chaussée et du premier en briques, le plancher du soubassement en béton; le reste des cloisons et des planchers, ainsi que les escaliers et le toit sont en bois. La corniche et la frise extérieure sont couvertes en métal et le toit en goudron et gravier. Le bâtiment est exclusivement destiné aux services postaux.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, L. J. Jurkowski, architecte.

Entrepreneurs, McDiarmid et Cie.

NOUVELLE POSTE CENTRALE.

La construction de cet édifice, décrit dans un précédent rapport, est achevée.

Plans préparés et travaux surveillés par Darling et Pearson, architectes, à Toronto, Ont.

Entrepreneurs, Kelley Frères et Cie.

Inspecteur, Robert Wilson.

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

MAPLE-CREEK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 5 janvier 1908, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice sur un terrain s'étendant de 150 pieds le long de la rue Jasper, et 150 pieds le long du passage en arrière, et 130 pieds sur la rue Front et de 100 pieds sur une propriété adjacente.

C'est un bâtiment à deux étages en brique reposant sur un soubassement en pierre mesurant 59 pieds le long de la rue Jasper sur une profondeur de 34 pieds.

Le soubassement est destiné aux appareils de chauffage, au combustible et à l'emmagasinage. Au rez-de-chaussée se trouvent le bureau de poste et l'entrepôt d'inspection; au premier, les douanes et le revenu de l'intérieur. Chaque étage est pourvu d'une chamble de sûreté en brique; les cloisons du rez-de-chaussée et du soubassement sont en brique et celles du premier en bois. Les planchers, sauf celui du soubassement qui est en béton, sont en bois ainsi que le toit, l'escalier et un certain nombre de cloisons. La corniche extérieure est en feuilles métalliques.

Plans, devis, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, James Reid.

Entrepreneurs, Snyder Frères.

MEDICINE-HAT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un précédent rapport, est encore en construction.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, W. D. Williams.

Entrepreneurs, Oakes et Everard.

MOOSEJAW.

BUREAU DES TERRES.

On a fourni un mobilier pour le bureau de l'inspecteur des postes, sous la surveillance de W. T. Mollard, inspecteur, à Régina, Saskat.

BUREAU DES TERRES DU GOUVERNEMENT.

Une allée en béton a été construite depuis l'entrée du bâtiment jusqu'à la rue; on a modifié le soubassement, installé un cabinet d'aisances, un évier, etc., fait la plomberie nécessaire, et quelques menues réparations aux appareils de chauffage.

Travaux inspectés par W. T. Mollard, inspecteur, domicilié à Régina, Sask.

SALLE D'IMMIGRATION.

L'intérieur a été nettoyé et badigeonné; de plus on a effectué quelques menues réparations: le tout sous la surveillance de W. T. Mollard, inspecteur, domicilié à Régina, Sask.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni une certaine quantité de garnitures et de meubles et fait quelques menues réparations; le tout sous la surveillance de W. T. Mollard, inspecteur, domicilié à Régina, Sask.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un précédent rapport, est en cours de construction.
Plans et devis préparés par le ministère.
Travaux inspectés par W. T. Bollard, inspecteur, domicilié à Régina, Sask.

SASKATOON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 21 juin 1907, un contrat a été signé pour la construction de ce bâtiment au coin de la première avenue et de la 21e rue; les dimensions en sont de 84 pieds par 72. C'est un édifice à deux étages en brique avec ornements en pierre, et un soubassement en béton revêtu de pierre. Les cloisons du soubassement et du rez-de-chaussée ainsi qu'un certain nombre du premier sont en brique, les planchers et le toit en fer et béton. Les poutres, les colonnes et l'escalier sont en fer; la corniche extérieure, la frise ainsi que les frontons des portes d'entrée en bois recouvert de cuivre. Chaque étage possède deux chambres de sûreté en brique.

Le soubassement contient les appareils de chauffage, le combustible et les magasins; au rez-de-chaussée sont le bureau de poste, celui des poids et mesures et l'entrepôt d'inspection; au premier, les bureaux des douanes et du revenu de l'intérieur, celui du maître de poste et des cabinets d'aisances pour hommes et femmes.

Plans, etc., préparés par le ministère.
Inspecteur, Neil Stewart.
Entrepreneurs, J. McDiarmid et Cie.

SALLE D'IMMIGRATION.

Au moyen de cloisons, on a établi pour l'agent d'immigration un bureau garni d'un mobilier et d'un poêle; le tout sous la surveillance de W. T. Mollard, inspecteur, à Régina, Sask.

PROVINCE D'ALBERTA.

CALGARY.

AGRANDISSEMENT DU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, décrit dans un précédent rapport a depuis été achevé.

EDMONTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'an dernier, est en voie d'achèvement. Les plans et devis pour le chauffage, l'éclairage, l'ascenseur et les aménagements des bureaux sont prêts.

Inspecteur, H. J. Manson.
Entrepreneurs, Compagnie de construction May-Sharpe.

MEDICINE-HAT.

DÉPÔT D'ARMES.

Un contrat pour la construction de ce dépôt d'armes destiné à deux escadrons de cavalerie a été signé le 5 novembre 1907.

C'est un bâtiment à deux étages en briques, avec soubassement en béton revêtu de pierre, mesurant 47 pieds par 49. Le soubassement n'est qu'en partie excavé.

Au rez-de-chaussée sont deux salles pour les commandants des escadrons, un vestibule, trois salles de nettoyage, deux garde-robes et un cabinet d'aisances; au premier, une salle de lecture, une salle pour le commandant de la troupe et un bureau pour le commis.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, W. T. Williams, architecte.

Entrepreneur, A. P. Burns.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

CUMBERLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 25 novembre 1907, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice, qui doit avoir une façade de 44 pieds sur l'avenue Dunsmuir et une profondeur égale. Le terrain qu'il occupe est situé entre l'avenue Dunsmuir, la troisième rue et une ruelle, avec des étendues respectives de 60, 120 et 60 pieds.

C'est un bâtiment à deux étages en briques, avec ornements et marches d'entrée en pierre, et un soubassement également en pierre. La corniche du toit est en bois recouvert de métal; les planchers, cloisons, escaliers et le toit sont en bois; dans le soubassement, les cloisons et les piliers sont en briques. Il existe des chambres de sûreté en briques au rez-de-chaussée et au premier.

Le soubassement comprend une chaufferie, une cave à combustible et un magasin. Au rez-de-chaussée est le bureau de poste et, au premier, les bureaux des douanes, les cabinets d'aisances, etc.

L'égouttage se fait dans un puisard creusé dans la cour.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, James Stewart.

Entrepreneur, Edward Hunt.

FERNIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'an dernier, a été signé le 9 avril 1907, et les travaux sont en bonne voie.

Les plans pour le chauffage, l'éclairage, les aménagements du bureau de poste, etc., sont prêts.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, Robert A. Kerr.

Entrepreneurs, J. G. et M. McCallum.

KAMLOOPS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On y a installé un appareil de sauvetage en cas d'incendie, exécuté des réparations générales et ordinaires et fourni des meubles et des objets d'aménagement au bureau des forêts de la Couronne, ainsi qu'un certain nombre d'articles aux autres bureaux. Le tout sur la surveillance de Wm Hnederson, architecte-résident, de Victoria, C.-A.

LADYSMITH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat a été signé le 3 février 1908 pour la construction de cet édifice sur un terrain bordant la rue de l'Esplanade, donnant en arrière sur une ruelle, à gauche sur la rue Roberts et à droite sur une propriété adjacente.

Le bâtiment sera à deux étages en briques, avec soubassement en béton revêtu de pierre, et mesure sur le plan 60 pieds par 34. Les cloisons du rez-de-chaussée et du soubassement sont en briques, celles du premier étage en bois. Sauf le plancher du soubassement, qui est en béton, les planchers, les escaliers et les toits seront en bois. On construira une plate-forme en béton dans le soubassement et une chambre de sûreté en briques au rez-de-chaussée et au premier. Les marches d'entrée seront en pierre de taille, et la plate-forme à l'entrée de l'entrepôt d'inspection, en béton. Les frises et les corniches des murs extérieurs seront en feuilles de métal.

Le soubassement renfermera les appareils de chauffage et le combustible; au rez-de-chaussée seront le bureau de poste, l'entrepôt d'inspection et le vestibule d'escalier, et, au premier, le bureau des douanes et le logement du gardien. Il y aura au premier des cabinets de toilette et d'aisances combinés pour les employés, et une salle de bains-cabinet d'aisances pour le gardien.

L'égouttement se fera dans un puisard situé en arrière du terrain.

Plans et devis préparés par le ministère.

Inspecteur, E. Rowlands.

Entrepreneurs, Parfitt Frères.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni deux bureaux, une chaise, un lavabo, une porte de fournaise, des cloisons à coulisse, des tiroirs-caisse, des lampes portatives opales, des glaces ordinaires prismatiques, des freins de portes; on a réparé les appareils d'éclairage, les conduites d'eau, et galvanisé les toitures. Le tout sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

NEW-WESTMINSTER.

BUREAU DE L'ADMINISTRATION DES TRIBUS INDIENNES ET DU MINISTÈRE DES PÊCHERIES.

On a construit un mur de soutènement, ainsi qu'une clôture et des portes en fer forgé; les terrains ont été nivelés et gazonnés, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes aux lettres des rues ont été peinturées et vernies; le terrain utilisé autrefois par le ministère des Pêcheries a été englobé dans celui du bureau de poste, le corridor grillagé, modifié et agrandi; les appareils d'éclairage, etc., réparés comme il était nécessaire. On a fourni une armoire au bureau des Travaux publics, réparé la plomberie, les barreaux de la grille, le tuyautage du gaz et des égouts, le tout sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

ROSSLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni un tapis neuf, quelques grilles de fournaise et quelques piles sèches neuves; réparé la plomberie, les ressorts des serrures, le calorifère, l'horloge, les portes et le toit.

Travaux inspectés par Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

VANCOUVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'an dernier, est encore en construction. Des soumissions ont été émises pour l'installation d'appareils de chauffage à l'eau. Plans et devis préparés par le ministère.
Inspecteur, Chas Tossell.
Entrepreneurs, Kelly Frères et Mitchell, Limitée.

BUREAU DE POSTE.

Le bureau des lettres mises au rebut a été déplacé et aménagé à un autre endroit; on a fait des changements et des modifications aux bureaux des mandats, de la livraison des colis de la douane et des objets recommandés; nettoyé et aménagé les nouveaux bureaux de livraison des colis express, installé un poêle, et muni de tablettes, de stores, etc., le bureau des colis postaux; peinturé et verni les boîtes aux lettres des rues; posé la lumière électrique dans le bureau de l'évaluateur, les bureaux de livraison express et la grande salle, et, dans chaque direction, fourni ou changé des lampes et des commutateurs; fourni un bureau, trois chaises et quelques lampes-appliques à l'entrepôt; fourni au bureau de poste un coffre-fort à l'épreuve du feu, une machine à oblitérer, des plaques indicatrices, des comptoirs, des garnitures et des meubles, des piles sèches, un tableau noir, des casiers, des portemanteaux à patères, des placards, des tabourets, des serrures, des étagères à classer, des escabeaux, des crochets pour les sacs, des casiers à lettres, un poêle, des plateaux, des bureaux, des chaises, des rideaux, du bois de charpente, des vitres, etc. Les douanes ont été munies d'un nouveau cabinet classeur, d'un radiateur neuf, ainsi que de casiers, de tablettes, d'une bibliothèque et de grillages. On a posé une cuvette neuve à l'urinoir et fourni une grille avec son support.

On a réparé les ardoises du toit, les noues en plomb, les tringles de la toiture, les noquets, les couronnements, les chéneaux, les portes, les fenêtres, les planchers, le plâtrage, le peinturage, le vitrage, les serrures, les horloges, les machines à étamper et à oblitérer, les sonnettes, la plomberie, les garnitures, l'ameublement; de plus, on a remis à neuf les appareils de chauffage.

Travaux inspectés par Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

HANGAR D'IMMIGRATION AU QUAI DU C.P.R.

On a posé 500 pieds de conduites pour installer l'éclairage au gaz.
Travaux inspectés par Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

HÔPITAL DE L'IMMIGRATION.

Le 23 janvier 1908, un contrat a été signé pour la construction de cet édifice sur un terrain comprenant les lots du gouvernement 1431, 1432, 1433, 1448, 1449, 1450. Le bâtiment aura une façade de 98 pieds sur la rue Ontario, sur une profondeur de 35 pieds, et une étendue de 91 pieds sur la rue Dallas par une profondeur de 45 pieds.

Il comprendra deux étages et un soubassement, avec des vérandas de 10 pieds de large s'étendant le long des deux côtés de l'angle rentrant en arrière Les vérandas sont prolongées en passages couverts à chaque étage pour communiquer avec un bâtiment à deux étages et soubassement mesurant 16 pieds par 21, en arrière. Les murs du bâtiment et de ses annexes sont en briques sur des fondations en béton; la partie du soubassement au-dessus du sol est revêtue de pierre. Les vérandas sont en fer et béton.

Le soubassement ne s'étend que sur 55 pieds le long de l'aile droite de la façade sur la rue Ontario par 34 pieds de profondeur; il renferme la chambre des chau-

dières, la buanderie, la cave à combustible, le magasin, et, sous l'annexe, les salles de bain, les cabinets de toilette et les cabinets d'aisances.

Au rez-de-chaussée du bâtiment principal, se trouvent la grande salle d'attente, une salle à manger commune, une cuisine, une salle à manger pour les gardes, une salle de détention, deux chambres pour les gardes, deux salles pour les médecins, deux pour les fonctionnaires des Etats-Unis, deux pour les commis, une chambre de réserve, ainsi que des cabinets d'aisances et de toilette, une salle de bain, des vestibules, des corridors et les paliers d'escaliers; au rez-de-chaussée de l'annexe sont une buanderie à deux cuves et deux cabinets de toilette et d'aisances. Au premier étage du bâtiment principal se trouvent six grandes salles, une salle d'opération, une salle pour les médecins, une pour les gardes-malades, une pour les gardes, une salle de détention, deux magasins, quatre salles de bain et cabinets d'aisances, un cabinet de toilette et d'aisances pour la nuit, un cabinet d'aisances, et, dans l'annexe, trois cabinets de toilette et d'aisances.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Inspecteur, Geo. Glover.

Entrepreneurs, Lemey Frères.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On a fait des réparations à la plomberie, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant.

ANCIEN BUREAU DE POSTE.

On a réparé la plomberie, le vitrage et la toiture, fourni et posé des tuyaux neufs pour l'écoulement des eaux de pluie.

Le tout sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans la partie renfermant le bureau de poste, on a planchéié l'espace s'étendant au-dessus du vestibule; la salle ainsi formée sert de magasin pour les journaux et les colis. On a fermé l'entrée sud du bâtiment; nettoyé et badigeonné les plafonds et les murs des bureaux de l'inspecteur des douanes, du surveillant des douanes et des jaugeurs, ainsi que peinturé et verni la boiserie. On a aménagé et meublé entièrement un bureau pour le ministère du Revenu de l'Intérieur; fourni un mobilier au Revenu de l'Intérieur, à la banque d'Epargne, aux Travaux publics et aux Douanes; peinturé et verni les boîtes aux lettres des rues; fourni et installé un brûleur pour la cire à cacheter ainsi qu'une machine à oblitérer et son moteur; posé hors du bâtiment un tuyau d'égout en fonte en remplacement de l'ancienne conduite en poterie; exécuté des modifications et des réparations dans le logement du gardien, dans le but d'en augmenter la commodité; pavé la cour en pierres brutes, posé un commutateur dans la chambre au calorifère ainsi que des fils pour le nouveau bureau de télégraphe; remis à neuf certaines pièces du moteur de l'ascenseur et de la machinerie; posé des portes neuves à la chaudière, et réparé les ascenseurs, la menuiserie, l'éclairage, le plâtrage, le cimentage, le peinturage, le vitrage, le chauffage, la plomberie, les sonneries, etc.

Travaux inspectés par Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

CORRAL POUR LA QUARANTAINE DES BESTIAUX.

On a réparé les barrières et les clôtures, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

WILLIAM-HEAD.

STATION DE LA QUARANTAINE.

On a peinturé les murs, les plafonds et le plancher du bâtiment de détention, réparé la plomberie, les chaudières, les toits, les conduits d'égout, la charpenterie, les clôtures, la boiserie, les chéneaux, les allées et les ouvrages en feuilles métalliques. Le tout sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

STATION DES LÉPREUX, ILE DARCY.

On a construit deux habitations en béton pour les lépreux et une en béton et charpente pour le gardien, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte-résidant, de Victoria, C.-A.

TERRITOIRE DU YUKON.

DAWSON.

ÉDIFICE DU GOUVERNEMENT.

Les dégâts causés à cet édifice, à son ameublement, etc., par l'incendie du 25 décembre 1906, ont été réparés; on y a ajouté certains ouvrages de plomberie; l'édifice et les terrains environnants ont été entretenus par les soins du ministère, sous la surveillance de S. A. Bertrand, inspecteur général des édifices publics, Territoire du Yukon.

BÂTIMENTS EN GÉNÉRAL.

On a fait des réparations générales et d'entretien courant à tous les bâtiments publics du territoire, sous la surveillance de S. A. Bertrand, inspecteur général des édifices publics, Territoire du Yukon.

LISTE DES ÉDIFICES PUBLICS DU YUKON.

Dawson: Edifice de l'administration.
" Edifice du gouvernement.
" Bureau de poste.
" Palais de justice.
" Entrepôt du gouvernement.
Petite rivière du Glacier, bureau d'enregistrement des mines.
Duncan, bureau d'enregistrement des mines.
Conrad et Carcross, bureau d'enregistrement des mines.
Kluhane, bureau d'enregistrement des mines.

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX DANS LES PORTS ET LES RIVIÈRES

ET SUR LES

SERVICES DES BASSINS DE RADOUB, DES DRAGUEURS, DES CHEMINS, PONTS, ARPENTAGE ET LEVES DE PLANS, DANS TOUT LE CANADA

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, le 4 novembre 1908.

M. NAPOLÉON TESSIER, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice révolu le 30 juin 1906.

Ces travaux comprennent: la construction et la réparation des quais, jetées, brise-lames, barrages, déversoirs; l'entretien des rives et des grèves; l'amélioration des ports et des rivières par le dragage; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat; la construction et l'entretien des bassins de radoub; la construction, l'entretien et le fonctionnement des glissoires et des estacades; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et de leurs abords; la construction et l'entretien des ponts de routes publiques qui, dans les territoires du Nord-Ouest, relèvent du gouvernement fédéral; l'entretien des routes militaires; les études hydrographiques, l'arpentage proprement dit et les levés de plans, études et examens ordinaires, ainsi que les opérations géodésiques et les nivellements de précision nécessaires à la préparation des plans, rapports, estimations; l'essai des ciments, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

NOUVELLE-ECOSSE.

AMAGUADEES.

L'étang d'Amaguadees, dans le comté du Cap-Breton, se trouve au nord de la baie est, qui forme le bras oriental du grand lac Bras-d'Or, à environ trois milles de la Pointe Benacadie, située à l'entrée de la baie à une distance de 16 milles du fond de celle-ci.

C'est une grande nappe d'eau d'environ un mille de longueur, d'un quart de mille de largeur très profonde, et qui est séparée de la baie par une plage de gravier de 100 à 200 pieds de largeur, reposant sur de la glaise à environ quatre pieds au-dessus du niveau estival du lac. Le débouché se trouve à l'extrémité est de la plage; cependant, comme la décharge de l'étang ne se manifestait que pendant peu de temps, après les crues, et que le débouché ne pouvait alors servir qu'à de petits bateaux, l'étang n'offrait aucun avantage aux habitants de ces parages.

En 1902-3-4, on a dépensé $3,980.52 pour la construction d'un appontement à massifs et travées qui s'avance dans l'étang à environ 600 pieds de l'extrémité est de la plage. Cette construction s'élève à 11 pieds au-dessus de l'étiage du lac, elle a 128 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et se termine en L de 20 x 20 pieds sur le côté est de son extrémité extérieure. Pour les pilotis de cet appontement, on s'est servi de billes, que l'on a créosotées jusqu'au point qu'atteignent les hautes eaux du lac; et on a protégé les pilotis extérieurs au moyen d'un doublage jointif.

La construction de cet appontement a rendu continuelle non seulement la décharge de l'étang, qui, précédemment, était intermittente, mais encore elle a augmenté le volume de cette décharge au point de nuire au trafic qui se fait sur l'appontement.

En 1905-6-7, on a dépensé $750 pour la construction d'un pont qui franchit l'entrée de l'étang. Ce pont a 100 pieds de long et 16 pieds de large, il comprend des abords de fascinages et de pierre, respectivement de 30 et 22 pieds de longueur, que prolongent à l'extérieur des massifs en encaissement de 12 pieds de long, ce qui donne à la travée du pont une longueur de 24 pieds. On a recouvert de glaise les abords et, de planches, les culées en encaissement et les travées.

Pendant l'année qui a pris fin le 31 mars 1908, on a dépensé $149.88 pour la construction, à l'extrémité extérieure de l'appontement, d'un petit entrepôt destiné à l'emmagasinage des marchandises transportées par le vapeur *Blue Hill,* qui à chaque quinzaine fait escale à cet endroit pendant la saison de navigation, et qui, à Grand-Narrows, a un service connexe à celui du chemin de fer Intercolonial.

POINTE-AMHERST.

Pointe-Amherst est un établissement agricole d'environ 400 personnes, situé à environ trois milles au sud de la ville d'Amherst. Afin de permettre l'expédition des produits de la ferme, et en vertu d'ordres émanant de ce ministère, on a commencé à cet endroit la construction d'un appontement pendant l'exercice 1905-6; ce travail a coûté, à titre additionnel, la somme de $3,784.93 cette année-là; et $3,656.03, pour le compléter, durant le dernier exercice. L'appontement fut achevé vers la fin d'octobre 1907.

Cet appontement comprend deux parties: un abord, et un encaissement ininterrompu sur pilotis.

L'abord a 1,600 pieds de long, 16 pieds de large et une hauteur moyenne de 7 pieds. Il est construit en encaissement de billes brutes, ses parois sont pleines, et il est rempli de vase provenant du marais où il se trouve.

Quant au massif en encaissement, il est à parois pleines en billes longues et jointives, bien consolidées, muni de défenses, et à remplage de pierre.

Cet encaissement a 155 pieds de longueur, et 20 pieds de largeur au sommet, excepté sur ses trente derniers pieds, où la largeur atteint 40 pieds. Sa hauteur est de 29 pieds à son extrémité du large. Afin de faciliter convenablement le trafic, nous avons fait creuser le fond à une profondeur uniforme de cinq pieds, et construit l'encaissement sur des fondations obtenues en remplissant de matelas de fascinages et de pierre l'excavation.

Les marées de printemps s'élèvent à cet endroit à 40 pieds; les mortes-eaux à 33 pieds.

ANNAPOLIS-ROYALE.

Annapolis-Royale, dans le comté d'Annapolis, est la plus ancienne des villes de la province de la Nouvelle-Ecosse, ayant été fondée en 1605; elle est agréablement située à la tête du bassin d'Annapolis, et sur le côté sud de la rivière de ce nom. Sa population est d'environ 2,000 âmes. C'est le centre d'une des régions les plus fertiles de la Nouvelle-Ecosse. Pendant de nombreuses années, le rivage qui baigne cette ville a

été dépourvu de wharf public ou débarcadère. On suppose que le quai, dit quai de la Reine, qui est situé à l'extrémité est d'Annapolis-Royale, a été construit par les Français au 17ème siècle. En 1868, ou vers cette époque, on a réparé et prolongé ce quai afin d'y permettre l'accostage du vapeur qui faisait la traversée entre Annapolis, Digby et Saint-Jean, N.-B., alors que le chemin de fer qui va d'Annapolis à Yarmouth n'était pas encore construit. L'ancienne construction et son annexe étaient toutes deux en encaissement.

Ce quai étant en ruine depuis plusieurs années, et jusqu'à un certain point n'étant pas sans danger pour la navigation, en 1905-6, le ministère dépensa $3,885.75 pour faire partiellement construire un nouveau quai sur l'emplacement de l'ancien.

En 1906-7, on dépensa encore $4,098.95 pour cette construction, mais elle ne fut pas achevée cette année-là. Elle consiste en un ouvrage en terre et en pierre, avec, de chaque côté, des murs de soutènement de 250 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur en moyenne. A la suite de cet ouvrage se trouve un appontement, de 240 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, ayant, à son extrémité du large, un T de 90 pieds de long sur son front et 40 pieds de large. Les pilotis du T sont créosotés. Le front de l'ouvrage a environ 36 pieds de hauteur. Les grandes marées du printemps s'élèvent ordinairement en cet endroit à 32 pieds, et les marées basses à 7 pieds environ. Du côté nord du corps principal, et à côté du T, se trouvent une volée de marches et une plate-forme horizontale, ou débarcadère, qui servent pour les bateaux et les petites embarcations. A mi-front de l'appontement, se trouve une coupée à plan incliné, mobile, qu'actionne un puissant treuil double à bras, et qui sert pour les vapeurs.

En 1907-8, on a dépensé $1,381.77 pour achever cette construction.

Les marées de printemps s'élèvent à 29 pieds en cet endroit, et les mortes-eaux à 23 pieds.

ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles environ au sud-est du cap Georges.

Les travaux à cet endroit consistent en un appontement, sur le côté nord, et en un brise-lames sur le côté sud de l'anse.

Le brise-lames, construit en 1887 et 1888, avait 380 pieds de long et 20 pieds de large, avec un "L" de 40 pieds de long et de 20 pieds de large au sud de son extrémité de haute mer, atteignant un fond de cinq pieds aux basses eaux. Excepté sur une longueur de quatre-vingts pieds, où la construction a été faite en pierre, du côté de la terre ferme, ce brise-lames est fait en encaissement de bois de charpente indigène, à charge complète et avec parois pleines. On a protégé par un doublage jointif les 50 derniers pieds de la partie du large et l' "L".

La crête du brise-lames ayant faibli à la suite d'une dégradation naturelle, et l'extrémité du large et l' "L" ayant été détruits par les tarets, on a, en 1905-6, affecté la somme de $2,200 à la reconstruction de la crête de la partie du large de l'abord, sur une longueur de 50 pieds; et à la construction d'un massif en charpente créosotée, de 28 x 30 pieds, à la partie avancée du brise-lames. Mais, vu qu'on n'avait pas délivré le bois créosoté nécessaire, on n'a dépensé, sur la somme affectée à ce travail, que $1,263.52, et ce pour la reconstruction des derniers 50 pieds de la partie du large de l'ancienne crête de l'abord, ainsi que pour l'achat du bois indigène nécessaire à la construction de la couverture du massif extérieur projeté.

En 1906-7, on a voté la somme de $1,500, pour l'achèvement du massif extérieur, mais, de nouveau, à cause de la non livraison du bois créosoté nécessaire, il ne fut dépensé que $280.27, pour la charge en pierre du massif, et une autre somme de $218.96, pour des réparations urgentes à faire à l' "L" qui consistent à renouveler le revêtement, le lest, et une partie de la couverture sur le côté nord de l'appontement.

Sur les fonds votés en 1907-8 pour la reconstruction de l'extrémité du large du brise-lames (qui avait été détruite par les tarets), on a dépensé $835.07 pour l'achat du bois créosoté nécessaire, et $224.15 pour des réparations urgentes à l'extrémité du large de l'appontement.

AVONPORT.

Avonport, comté de King, est un petit village agricole de 250 âmes environ, situé à l'embouchure de la rivière Avon (qui, à cet endroit, a environ deux milles de large) et sur la ligne du chemin de fer Dominion-Atlantic, à 12 milles au nord-ouest de Windsor, qui est le chef-lieu du comté de Hants, et à 13 milles à l'est de Kentville, qui est le chef-lieu du comté de King. On y fait, par an, de deux à trois millions de briques.

Avant la Confédération, les habitants, avec l'aide du gouvernement provincial, y ont construit un petit appontement ordinaire, en encaissement de billes, avec remplage en pierre. Cet appontement a 300 pieds de long, de 22 à 25 pieds de large à sa partie supérieure et 17 pieds de hauteur à son extrémité du large, laquelle est habituellement à sec aux basses eaux du printemps.

En 1886, le ministère ayant, depuis peu, fait entrer cet appontement sous sa dépendance, dépensa $1,200 pour y faire faire de grandes réparations d'ensemble.

En 1896-7, 1900-1, et 1906-7, cette construction fut de nouveau réparée et améliorée.

En 1907-8, on dépensa $49.89 pour élargir et consolider une longueur de 50 pieds de l'abord de l'appontement, travail qui n'avait pas été achevé l'année précédente.

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Petit-Bras-d'Or, près de l'entrée du chenal Saint-Patrice.

Le 2 mars 1907, on a signé un contrat au montant de $10,690 pour la construction d'un appontement public. Le 23 décembre on commença les travaux.

Cette construction a 284 pieds de long et atteint un fond de 18 pieds aux basses eaux. Elle comprend un chemin d'accès, à murs de soutènement en pierre sur ses côtés, long de 64 pieds et large de 40 pieds; un encaissement en charpente créosotée à sa partie inférieure, de 50 pieds de long par 48 pieds de large; et un prolongement en pilotis créosotés, de 170 pieds de long, par 40 pieds de large.

En outre de la construction de l'appontement, il fut entendu avec l'entrepreneur qu'il construirait deux plates-formes pour la mise à sec des bateaux, longues respectivement de 32 et de 64 pieds, larges de 8 pieds et construites sur fondation en pilotis créosotés. Ce travail supplémentaire, qui a coûté $415, fut aussi achevé le 23 décembre 1907.

Dépense totale durant l'exercice clos le 31 mars 1908: $11,709.33.

RIVIÈRE BADDECK.

La rivière Baddeck est un grand cours d'eau du comté de Victoria, qui traverse une riche région agricole, pour se jeter dans le chenal Saint-Patrice, qui forme un des bras des lacs Bras-d'Or, à environ cinq milles à l'ouest de la ville de Baddeck.

En 1907-8, on vota $1,500 pour améliorer cette rivière à environ cinq milles de son embouchure.

Comme cette somme fut allouée sans que l'on sût officiellement quelles étaient les conditions requises, on dut faire une étude de la rivière à cet endroit, pour savoir comment on pourrait utiliser la somme disponible, et l'on décida, afin d'empêcher que la rivière ne causât de nouveaux dégâts au moment des crues, de la détourner dans un ancien chenal plus rectiligne.

On proposa de construire un barrage à parois verticales, de 250 pieds de long et de 15 pieds de large, en pilotis, fascines et pierres, avec revêtement plein du côté du chenal. Mais, vu le retard apporté à commencer les travaux, et les crues fréquentes qui se produisirent pendant leur exécution, on ne put construire que 150 pieds de l'ensemble de l'ouvrage pendant la saison, ne dépensant que $1,090.47 de la somme votée.

BARACHOIS.

Barachois, comté de Victoria, est un établissement situé à l'embouchure de la rivière Barachois, à environ trois milles de l'entrée du havre de Sainte-Anne, sur la rive nord de la baie de ce nom. Barachois possède un joli petit havre, qui forme une grève qui s'avance dans les eaux, havre qui, à son extrémité sud, communique avec la baie par un chenal mouvant qui traverse une plage de gravier.

Durant les années 1904-5-6, on construisit au coût total de $2,901.46, un épi situé à l'est de l'entrée du havre, et qui a pour but d'arrêter le déplacement du gravier provenant du côté nord, et d'empêcher l'obstruction du chenal.

En 1907-8, on a voté $1,600 pour la construction d'un épi en pilotis, fascines et pierre, de 230 pieds de long et 15 pieds de large. Cet ouvrage, situé à l'ouest de l'entrée du havre, est destiné à encaisser le chenal et à y augmenter le tirant d'eau.

Sur la somme votée, il ne fut dépensé que $805.46 jusqu'à fin mars 1908, et ce pour l'achat de tous les matériaux qu'exige la construction projetée.

BARRINGTON-PASSAGE.

On a dépensé quatre cents dollars pour l'agrandissement d'un hangar à marchandises, et pour ajouter environ 20 pièces de renfort et 25 pièces de charpente à sa partie supérieure. Cette partie du travail a été exécutée de façon satisfaisante.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, est situé sur le côté sud de la baie Saint-Georges, à quinze milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso.

A cet endroit se trouvent deux constructions: un appontement de 4,422 pieds de long, construit en 1892-4, et un brise-lames (noyau en encaissement et levée en pierre), de 760 pieds de long, qui fut commencé en 1879 et achevé en 1888.

Les réparations et les améliorations faites à ce brise-lames, entreprises en 1903-4, furent achevées en 1904-5 et 1905-6. Elles comprennent: la construction d'un mur en béton, long de 525 pieds, et construit contre la paroi intérieure du noyau en encaissement (150 à 675 pieds de l'extrémité intérieure); et la reconstruction du couronnement en pierre de chaque côté du mur.

En 1906-7, on a dépensé $1,799.73 pour prolonger de 70 pieds le mur en béton, et reconstruire et jointoyer en béton le parement du talus, du côté nord du mur en béton (150 à 675 pieds de l'extrémité intérieure), qui avait été endommagé après l'achèvement des réparations en 1905-6, et sur le côté nord du prolongement.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé la somme de $1,779.47 pour prolonger de 40 pieds le mur en béton, en le munissant d'une extrémité extérieure (ou tête), de 10 pieds, en prolongement direct du massif principal, et de 14 pieds de large, avec fondations s'élevant à 1½ pied au-dessous des basses eaux, et d'une hauteur totale qui le porte à 5½ pieds au-dessus des hautes eaux. On a en outre jointoyé le couronnement de chaque côté du prolongement et prolongé de 20 pieds le mur en béton à son extrémité de terre. A partir de l'extrémité de la " tête ", et allant vers la terre, le prolongement de 40 pieds du mur en béton n'a que 5 pieds au-dessus des hautes eaux, c'est-à-dire qu'il se trouve au niveau du couronnement du mur en béton déjà construit.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, comté de Victoria, est située à l'extrémité nord du Cap-Breton, entre le Cap-Nord et la pointe Noire (Black Point).

A l'extrémité de la baie, et séparé de celle-ci par une plage de sable, de gravier et de roches, se trouve un petit lac ou étang d'environ trois quarts de mille de long par un demi-mille de large, et dont la profondeur est considérable.

En 1887, le ministère fit ouvrir un chenal qui, traversant la grève, donnait un débouché à ce lac aux basses eaux, mais, comme ce chenal n'était pas protégé contre la mer, le sable le remplit de nouveau.

En 1888-9, le chenal, qui avait été alternativement ouvert par les crues et fermé au moment des bourrasques du nord, fut rouvert et protégé à l'ouest par un massif en encaissement, de 53 pieds de long, au delà du plan qu'atteignent les hautes eaux, et par un ouvrage en fascines et pierre, de 30 pieds de long, s'étendant dans les terres à partir du même plan. Le chenal demeura ouvert durant peu de temps après l'achèvement de l'ouvrage de protection, mais, pendant une tourmente de vent du nord-ouest, il fut obstrué de nouveau par le sable à son extrémité intérieure. Le massif en encaissement subsiste encore, mais l'ouvrage en fascines et pierres, après avoir été endommagé, fut finalement balayé par la mer.

On vota la somme de $5,500 pour commencer pendant l'exercice 1905-1906, la construction d'un port et le 25 novembre 1905, on soumit à l'approbation un plan et un devis concernant les travaux qui nécessiterait un chenal à établir à travers la plage, de façon à ce que les bateaux de pêche puissent, en tout temps, atteindre l'étang, quelle que soit la marée.

En juillet 1907, on mit en adjudication les travaux projetés, et le 11 septembre M. Hugh McDonald, soumissionnaire, signa un contrat par lequel il s'engageait à les exécuter moyennant la somme de $24,550.

Les travaux spécifiés dans ce contrat comprennent: le creusement d'un chenal à travers la plage, profond de deux pieds au-dessous des basses eaux et de 50 pieds de large au plafond; et, de chaque côté du chenal, la construction de môles qui auront 290 pieds de long et s'étendront vers le large jusqu'à un fond de huit pieds aux basses eaux. Les extrémités de l'ouvrage, vers l'intérieur, sur une longueur de 150 pieds, auront 15 pieds de large et seront en encaissement en pièces rondes de bois indigène. Quant aux parties centrales, elles auront 100 pieds de long et 20 pieds de large; elles seront construites en bois rond, créosoté jusqu'à mi-marée, et les parties situées vers le large, ou têtes, de 40 pieds de long et de 30 pieds de large, seront construites en bois carré disposé en claire-voie et créosoté jusqu'à mi-marée. Tout l'ouvrage en encaissement sera solidement chargé et ses parties du centre et de l'extérieur seront à doublage jointif sur toutes les parois du large.

A la fin de l'exercice les travaux n'avaient pas encore été commencés, mais on était en train d'acheter les matériaux nécessaires.

Dépenses durant l'exercice 1907-8, pour préparation des plans, demandes de soumissions, etc., $183.

BEAR-RIVER (RIVIÈRE À L'OURS).

Bear-River, comté d'Annapolis, est le point extrême de la navigation, à cinq milles en amont des deux ponts, du chemin public et du chemin de fer, qui se trouvent à l'embouchure de la rivière.

C'est un village prospère d'environ 1,000 âmes, situé partie dans le comté d'Annapolis, et partie dans le comté de Digby, la rivière servant de limite aux deux comtés. Chaque année, on expédie de cet endroit, en Amérique du Sud, aux Antilles et aux Etats-Unis et en grande quantité: des pilots, du bois de corde et du bois de charpente.

En 1901-2, on a dépensé $3,000 pour:—

(*a*) Enlever la partie supérieure d'une ancienne pile du pont de la route publique, lequel fut reconstruit, il y a environ 12 ans, par le gouvernement provincial, à environ 100 pieds en amont sur le cours d'eau.

(*b*) Reconstruire solidement, sur pilotis, la pile croulante de la travée du pont public tournant, pile qui se trouve du côté d'aval du cours d'eau.

En 1902-3, on a dépensé $1,611.35 pour reconstruire la pile croulante qui, au pont public Victoria, se trouve du côté d'amont du cours d'eau.

En 1905-6, on a dépensé $584.86 pour acheter les matériaux devant servir à la reconstruction, en encaissement, de la partie supérieure de la pile croulante, qui avait été considérablement abîmée par les fortes glaces de l'hiver 1904-5, exceptionnellement rigoureux.

En 1906-7, on a dépensé $338.35 pour commencer les travaux de construction du nouveau massif.

En 1907-8, on a dépensé $966.50 pour achever l'ouvrage qui consiste en un massif en encaissement, solidement établi ,et mesurant 30 pieds de long, de 22 à 25 pieds de large et de 33 à 35 pieds de haut.

Les marées du printemps s'élèvent à environ 25 pieds.

BEAR-TRAP.

Le havre de Bear-Trap est situé sur la côte sud-est du comté de Lunenburg, à peu près à mi-chemin entre les villes de Liverpool et de Lunenburg, ou à seize milles de chacune de ces villes, et à un demi-mille au nord-est de l'entrée de l'anse Broad.

A proprement parler ce n'est pas un havre, car il est ouvert sur la mer, mais, plutôt une petite dentelure de la côte, profonde de 600 pieds.

Bear-Trap n'est habité par des pêcheurs de l'anse Broad que pendant la saison de la pêche.

En 1885 le ministère a dépensé $200 pour creuser un chenal (175 pieds de long, 10 pieds de large, et 5¾ pieds de profondeur aux hautes eaux ordinaires du printemps), de l'extrémité de la baie à un étang situé du côté le plus élevé de la route, et ce, afin de permettre aux bateaux des pêcheurs de gagner l'étang et de s'y abriter contre les bourrasques du sud et de l'est.

En 1894-5, on a dépensé $40 pour rouvrir le chenal que les vagues avaient rempli de sable et de gravier.

En 1907-8, le ministère a dépensé $837.34 pour rouvrir le chenal navigable, qui fut fait en 1885, et pour construire deux petits massifs en encaissement qui doivent en protéger l'entrée. Ces encaissements ont respectivement 50 et 72 pieds de long, par 12 de large et 7 pieds environ de hauteur à leurs extrémités du large.

BECKERTON.

Beckerton, ou Port-Beckerton, comté de Guysborough, est un havre situé sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, à peu près à mi-chemin entre Indian-Bay et Country-Harbour, à environ cinq milles et demi de l'entrée de chacun de ces ports.

L'appontement construit à cet endroit fut commencé en 1904-5 et achevé en 1905-6; il est à massifs, à une travée, et en bois indigène. L'ensemble a une longueur de 190 pieds et atteint un fond de 12 pieds au basses eaux.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $8 pour renouveler le fil de fer de la clôture construite en 1905-6 du côté ouest de la route, qui conduit du chemin au quai public.

GRAND-BRAS-D'OR.

Grand-Bras-d'Or, comté de Victoria, est un établissement situé sur la rive sud du chenal du même nom, près de son débouché dans l'Atlantique.

L'appontement, achevé en 1888-89 est à massif et à travées, il a 150 pieds de long et 20 pieds de large, avec, du côté est de son extrémité du large, un L de 40 x 20 pieds; cette construction est entièrement en bois indigène, et, sur celui de ses côtés qui fait face au chenal, elle atteint un fond de 11 pieds aux basses eaux.

La palée jointive qui entourait le massif du large ayant été complètement détruite par les tarets au-dessous du niveau des basses eaux, on la renouvela en 1900-1-2, ainsi que le couronnement et la charpente des lisses, qui, eux, étaient usés et pourris.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $48.07 pour réparer temporairement la partie supérieure de l'appontement, qui était devenue dangereuse.

BLUE-ROCK.

Blue-Rock, comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie Saint-Georges, à environ un mille et demi à l'est de l'entrée du havre de Tracadie, et à six milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1886, le ministère y fit commencer la construction d'un brise-lames, qui fut achevé en 1889. Ce brise-lames, qui est long de 316 pieds, s'étend au sud-ouest du cap Bleu; il protège un débarcadère et offre un abri aux bateaux de pêche. A sa partie supérieure, il a de 16½ à 17 pieds de large, avec talus de 1 pour 1, du côté de la mer, et partant du sommet de l'ouvrage jusqu'à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux. A l'extrémité du large de cette construction, le fond est de 12 pieds aux eaux les plus basses, et de 5 à 11 pieds là où le mouillage est protégé au nord et à l'est. A cet endroit, les marées de printemps s'élèvent à 4 pieds.

En 1893-4-5, et en 1899-1900-1, on a réparé et amélioré cet ouvrage, en munissant de défenses jointives le talus qui se trouve à son extrémité du large; en reconstruisant son couronnement, vers la terre, sur une longueur de 60 pieds à partir de son extrémité du large, extrémité sur le côté de laquelle on a construit un talus en pierre faisant face à la mer, tandis que du côté opposé, toujours à la même extrémité, on en construisait un de 40 pieds.

Durant la période fiscale de neuf mois, close le 31 mars 1907, on a dépensé $497.61 pour renouveler le couronnement du brise-lames sur une longueur de 80 pieds, commençant à 60 pieds de l'extrémité de terre, et pour mettre de la pierre au talus situé du côté du large.

Durant l'année 1907-8, on a dépensé $199.88 pour renouveler une partie du doublage jointif à l'extrémité et au front de l'ouvrage situés vers la mer, et pour renouveler une partie du couronnement et quelques pierres du talus.

BOISDALE.

Boisdale, comté de Cap-Breton, est une station du chemin de fer Intercolonial, sur la côte est du chenal Saint-André, qui est un des bras du lac Petit Bras-d'Or, à environ 15 milles au nord-est de Grand-Narrows.

En mars 1906, on a signé un contrat au montant de $4,995 pour la construction d'un appontement à massifs et à travées devant s'étendre jusqu'à 11 pieds de fond aux basses eaux.

En 1906-7, on commença cette construction, mais, vu le retard apporté à la livraison du bois de charpente créosoté nécessaire, on ne put l'achever cette année-là.

Le bois de charpente créosoté ayant été livré en mai 1907, on reprit sans retard la construction, qui fut achevée le 23 juillet.

L'appontement a 187 pieds de long; il comprend: une culée de grève longue de 9 pieds et large de 20 pieds; quatre massifs en encaissement, de 17 x 20 pieds, et un massif extérieur, de 20 x 40 pieds à son couronnement, avec passage de 18 pieds entre chaque massif. La culée et les massifs sont construits en billes, dont le bois a été créosoté pour les parties inférieures de la construction, et elles offrent une pente de 1 pour 12 de tous les côtés. Quant aux parois du large des massifs les plus avancés, elles sont à doublage jointif entre les défenses, doublage pour lequel on s'est servi de madriers créosotés de 4 pouces pour la substructure de l'ouvrage, et de bois dur pour sa superstructure.

Durant l'exercice 1907-8, la dépense s'est élevée à $4,140.

ANSE BOURGEOISE.

L'anse Bourgeoise, comté de Richmond, est communément appelée, rivière Bourgeoise. Elle est située sur le côté nord de l'entrée est de la Passe-Lennox (détroit qui relie la baie de Saint-Pierre au détroit de Canso), et à environ quatre milles à l'ouest du canal Saint-Pierre, au fond de la baie de ce nom. Elle s'étend d'environ trois quarts de mille à l'intérieur, puis elle bifurque à l'est et à l'ouest. A son entrée, la profondeur de l'eau est de 12 pieds aux eaux basses, mais à l'intérieur elle est généralement de 12 à 18 pieds. Les hautes marées du printemps s'élèvent à cet endroit à cinq pieds et demi.

En 1905-6, le ministère a acheté le quai Boyd, qui se trouve sur la rive nord de l'anse.

Durant la période fiscale de neuf mois close le 31 mars 1907, on a dépensé $814.53 pour acheter tous les matériaux exigés par la reconstruction et le prolongement de l'appontement, sur une longueur de 24 pieds, à l'exception, cependant, du bois de charpente créosoté que comportaient les palées sur le côté de l'ancienne construction et celles de la partie à ajouter; le montant précité comportant aussi les travaux de reconstruction, presque totale, de l'ancien ouvrage.

En 1907-8, on a dépensé $656.76 pour l'achat du bois créosoté nécessaire et pour achever la reconstruction de l'ancien ouvrage et la construction du prolongement.

Telle qu'achevée, la construction a 108 pieds de long, selon sa ligne médiane, et 49 pieds de large. Sur une longueur de 84 pieds, celle de ses extrémités qui touche à la terre, a été construite en encaissement de bois indigène, à remplage de pierre et recouvert de gravier. Quant aux derniers 24 pieds de son extrémité du large, ils sont sur pilotis créosotés recouverts de planches.

L'ANSE AU BRETON.

L'anse au Breton, comté de Victoria, se trouve sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, environ à mi-chemin entre le havre de Sainte-Anne et la baie South-Ingonish.

Durant 1904-5, on y a construit un appontement-débarcadère devant servir d'abri aux bateaux de pêche. Il consiste en un massif en encaissement, dont la substructure est en bois créosoté, se prolongeant jusqu'à un fond de 4 pieds aux basses eaux. Cette construction a 195 pieds de long, 16 pieds de large, et possède un "L" de 24 x 20 pieds sur le côté ouest de son extrémité du large.

Comme on s'aperçut que le gravier et les galets qui forment les plages au nord-est de l'ouvrage s'amoncelaient le long de sa paroi est et menaçaient d'entourer son extrémité du large, on décida de prolonger la construction, et, dans ce but, le 28 octobre 1907, on signa un contrat au montant de $5,788.

La construction entreprise a 120 pieds de long et 16 pieds de large, avec un "L" de 24 x 20 pieds sur la côte ouest de son extrémité du large. Elle est en encaissement de billes créosotées jusqu'à mi-marée.

A la fin de l'exercice, la construction n'était pas encore commencée, mais on était en train d'acheter les matériaux nécessaires.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $136.27, pour la préparation des plans, la mise en adjudication, etc.

MARAIS DE LA GRANDE-ANSE.

Le Marais de la Grande-Anse, "Broad Cove Marsh", comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent à 12 milles au sud du havre de Margaree.

Au moment de son achèvement, en 1888, l'appontement qui se trouve à cet endroit avait 400 pieds de long et atteignait un fond de 12 pieds 10 pouces, aux plus basses eaux. En 1894, il fut considérablement endommagé, et ultérieurement, partiellement emporté, excepté sur une longueur de 207 pieds. En 1894-5-6, on répara les

dégâts survenus sur ces 207 pieds, tout en renforçant cette partie de l'appontement. En 1897-8 on dépensa une petite somme pour des réparations.

En 1904-5, lorsqu'on répara cette construction, il n'en restait plus qu'une longueur de 100 pieds. En 1904-5-6, on construisit un prolongement de 123 pieds de long, muni d'un revêtement jointif, entre les défenses, de chaque côté et à son extrémité du large.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $409.60 pour renouveler les longerons, le plancher et les lisses, sur une longueur de 100 pieds, à l'extrémité de terre de l'appontement.

A l'extrémité du large du prolongement de 123 pieds, le tirant d'eau est de 7 pieds aux plus basses eaux. A cet endroit, les marées de printemps atteignent 4 pieds et demi.

CANNING.

Canning, comté de King, est un village prospère d'environ 1,500 habitants, s'occupant pour la plupart des travaux de la ferme et de la culture des vergers. Il est situé sur la rive nord, ou gauche, de la rivière Habitant qui, à environ deux milles et demi en aval, se jette dans le bassin de Minas. C'est une importante station sur l'embranchement de Kingsport du chemin de fer *Dominion Atlantic,* qui à Kentville, à onze milles au sud, se raccorde avec la ligne principale.

En 1904-5, on a dépensé $891.27 pour acheter le bois de charpente devant servir à la construction d'un appontement en encaissement.

En 1905-6, on a dépensé $14,137.08 pour la construction d'un appontement. Cette construction comprend: un massif en encaissement de 260 pieds de long, avec "L" en retour, de 90 pieds de long, 22 pieds de large au plancher, et 28 pieds de haut, et les talus postérieurs de l'encaissement, dont la pente est de 1 pour 4, tandis que ceux du front de l'ouvrage sont à 1 pour 12. Tout le massif est construit sur pilotis enfoncés jusqu'au roc, et recépés au niveau de la vase. A la fin de l'exercice, on n'avait achevé ni le dragage nécessaire près de l'appontement, ni le remplage de la culée.

En 1906-7, on a dépensé $8,640.59 pour continuer les travaux.

En 1907-8, on a dépensé $3,996.55 pour achever l'appontement, le remplage de sa culée, et pour construire un pont de chevalets de 240 pieds de long et de 20 pieds de large, y donnant accès.

Les marées de printemps atteignent 40 pieds à cet endroit.

CAP AUGET.

Le village de Cap Auget, comté de Richmond, est situé sur le promontoire sud de l'île Madame, qui, formant la partie sud-est du havre d'Arichat, le sépare de l'anse Petit de Grat.

En 1901-2, du côté ouest de l'entrée de l'anse Herbine, on a construit un petit brise-lames de 50 pieds de long et de 16 pieds de large, qui atteint les basses eaux. L'anse Herbine offre un port aux petits bateaux au nord-ouest du cap, à environ un mille à l'est de la pointe Marache, qui se trouve à l'est de l'entrée sud du port d'Arichat.

Durant 1902-3, on prolongea le brise-lames en y ajoutant un massif de 40 pieds de long par 20 pieds de large, s'étendant jusqu'à un fond de 9 pieds aux basses eaux.

Cette construction ayant rendu de grands services aux pêcheurs des parages où elle se trouve, en tant qu'abri de leurs bateaux, le nombre de ceux-là s'augmenta au point de nécessiter la construction d'un prolongement de 40 pieds.

Sur la somme votée en 1907-8, pour la construction de ce prolongement, savoir $2,000, on ne dépensa dans ce but que $1,853.60. Etant donnée la présence de la neige

et de la glace, on ne put achever l'ouvrage avant la fin de l'exercice. Il reste encore à poser et à assujettir: les longerons, le plancher, le couronnement, et quelques défenses.

L'ANSE CHARLO.

L'anse Charlo, comté de Guysborough, se trouve sur la côte nord de la baie de Tor, Nouvelle-Ecosse, à l'ouest de Whitehaven.

Le 27 octobre 1906, on a signé un contrat au montant de $12,875 pour la construction d'un brise-lames sur la côte nord de l'entrée de l'anse.

Les travaux furent commencés le 12 juillet 1907, et achevés le 20 décembre.

Ce brise-lames a 484 pieds de long, 16 pieds de large à sa plate-forme, et il atteint un fond de 4½ pieds aux plus basses eaux. Cette construction est faite en encaissement de bois du pays, à charge complète, et, vers la haute mer, elle est protégée contre les plus hautes marées par un revêtement jointif et par un talus de grosses pierres de carrière ou de blocs erratiques d'une pente de 3 pour 1.

Durant l'exercice 1907-8, les dépenses se sont élevées à $13,229.55.

CHEBOGUE.

Le havre de Chebogue, comté de Yarmouth, est situé à environ sept milles au sud de la ville de Yarmouth. Près de sa sortie se trouve un ancrage ou chenal petit, mais sûr, qu'entourent l'île au Renard, l'île au Veau, l'île Jacko et la pointe Shortliff, où se réfugent un grand nombre de navires de pêche et de petits bateaux de commerce. Au sud, l'ancrage est partiellement protégé par l'île au Renard; mais à l'ouest, où il est en grande partie à sec aux basses eaux, et très pratiqué aux hautes marées par les bateaux faisant du service entre la pointe Chebogue et d'autres ports, il est abrité par une barre ou grève de 800 pieds de long, d'environ 20 pieds de large, et élevée de 4 à 5 pieds au-dessus des hautes eaux ordinaires de printemps.

En 1900-1, et afin de protéger la grève et l'ancrage au nord de celle-ci, le ministère dépensa $1,738.34 pour la construction d'un massif en encaissement, de 360 pieds de long. Ce massif a 8⅛ pieds de haut, 8 pieds de large à son couronnement; il est vertical sur la grève ou du côté de terre, incliné de 1 pour 4 du côté du port. L'ensemble de l'ouvrage est solidement construit en billes, bien boulonné, défendu, à charge complète, et recouvert de madriers de 3 pouces.

Cette construction fut achevée en 1903-4. Pour de plus amples détails, voir le rapport annuel 1905-6.

En 1907-8, on a dépensé $71.86 pour assujettir le plancher de cette construction sur une longueur de 160 pieds, plancher qui avait été en partie soulevé par les glaces de l'hiver précédent.

CHERRY-HILL.

Cherry-Hill, comté de Lunenburg, est une petite place de pêche, située à cinq milles au sud-ouest de la Petite-Rivière, et à un mille de la Grande Anse. La population à cet endroit s'élève à une centaine de personnes, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

Le port est petit, mais bien abrité par des rochers, ce qui lui permet d'offrir un ancrage sûr à 15 bateaux de pêche.

En 1907-8, le ministère a dépensé $500, pour faire creuser à bras un chenal navigable de 562 pieds de long, 38 pieds de large et d'une profondeur moyenne de 2 pieds, ce qui aux basses eaux de printemps donne un tirant d'eau de 3½ pieds environ.

A cet endroit les marées de printemps s'élèvent à 6 pieds; les mortes-eaux à 5 pieds.

PORT DE CHETICAMP.

Le port de Cheticamp, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest du Cap-Breton, à 14 milles au nord du port Margaree.

Ce port est formé par l'île Cheticamp et une plage de sable et de galets située entre son extrémité nord et la terre ferme. On y pénètre par le nord en suivant un chenal dragué.

En 1905-6 et 1906-7, on a dépensé $5,938.01 pour des constructions destinées à arrêter l'envahissement d'une grève attenant à la terre ferme, située du côté de terre du chenal dragué et qui produisait des hauts-fonds sur une partie du port et près de l'appontement. Les travaux exécutés consistèrent: en un massif en fascinages et pierre, de 624 pieds de long et 22 pieds de large en moyenne, parallèle au rivage; et en deux épis, ayant respectivement 80 et 100 pieds de long. La somme à dépenser comprenait aussi l'achat des matériaux nécessaires à la construction de massifs en encaissement, devant être situés à l'extrémité du large des épis.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $883.02 pour la construction de ces massifs et pour réparer et consolider l'épi du large.

Le 31 mars 1908, les dépenses totales s'élevaient à $6,821.03, dragage non compris.

CHURCH-POINT.

Church-Point, comté de Digby, est située au sud-est de la baie Sainte-Marie, à six milles au sud-ouest de Weymouth. Sa population, de 200 personnes, s'occupe d'agriculture et de pêche.

Les constructions qui s'y trouvent sont: un quai, un mur de soutènement et un brise-lames, qui furent probablement construits de 1855 à 1866, aux frais communs des habitants de l'endroit et du gouvernement provincial.

En 1875-6, le ministère a dépensé $2,000, les habitants fournissant une égale somme, pour réparer la face nord de l'ouvrage et construire un "L" de 72 pieds de long par 20 pieds de large, à angle droit avec l'ouvrage principal, afin d'empêcher que le gravier ne contourne l'extrémité du large de la construction, car l'envahissement, qui se produit du sud au nord, a toujours, plus ou moins, présenté des difficultés et nui au port.

Depuis 1890-1, le ministère a dépensé différentes sommes pour réparer, améliorer, etc., la construction, à propos de laquelle le rapport annuel 1906-7 donne de plus amples détails.

En 1907-8, on a dépensé $1,999.36 por achever l'ouvrage à la hauteur voulue, ainsi que la partie de la face nord du brise-lames, longue de 93 pieds et large de 13 pieds, où se trouvent des blocs de renfort.

COW-BAY (PORT-MORIEN).

Cow-Bay (Port-Morien), comté du Cap-Breton, se trouve sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à environ 18 milles à l'est de l'entrée du port de Sydney.

En 1873, le ministère prit sous son contrôle un brise-lames, que les propriétaires de la mine de charbon Gowrie avaient construit au nord de la baie. Au début, cette construction était longue de 1,374 pieds atteignant un fond de 17 pieds aux basses eaux, soit 23 pieds aux hautes eaux. Quant à la largeur de ce brise-lames, elle était d'environ 44 pieds. La surface du bassin, comprise entre cette construction et l'appontement de la mine Gowrie, bassin établi pour des fins de navigation, et qui, maintenant, appartient à la *Dominion Coal Company,* est de 17 acres, dont 10 acres offraient un tirant d'eau de 9 à 17 pieds aux basses eaux.

Ce brise-lames a été considérablement endommagé lors de la grande bourrasque du 24 août 1873. Chaque année, jusqu'en 1895, on y fit des réparations considérables

et on l'améliora. Il consistait à cette époque en une ancienne construction de 220 pieds (protégée du côté de la haute mer par une grève de galets et de blocs erratiques), à laquelle s'ajoutait une autre ancienne construction de 360 pieds de long et de 44 pieds de large (munie d'un revêtement neuf à l'intérieur et d'un parapet, (*break*), du côté du large, et bâti sur les restes de l'ancienne construction); et en un ouvrage à contreforts, long de 793 pieds vers la terre, et ayant pour but de relier les parties du large de l'ensemble. Les parois intérieures et extérieures de ce brise-lames étaient séparées par une distance de 20 à 30 pieds, et reliées entre elles par des murs d'attache. Le vide qu'elles créaient fut comblé par un remplage de terre et de pierre.

En 1895-96, 260 pieds de brise-lames à 1,114 pieds à partir de l'extrémité de terre, furent emportés; quant à la paroi extérieure, à partir de 1,114 pieds de l'extrémité de terre et vers celle-ci, elle fut sérieusement endommagée, et la charge emportée par-dessus l'ouvrage et jetée dans le bassin le long de la paroi intérieure, de 581 à 1,114 pieds de l'extrémité de terre.

De 1896-7 à 1906-7, on fit de grandes dépenses, chaque année, pour réparer et consolider le brise-lames à partir de 1,114 pieds de l'extrémité de terre et vers celle-ci. La partie du large de la construction fut reconstruite et consolidée au moyen d'un remplage en béton pratiqué dans les encoffrements de la paroi extérieure, et par une palée jointive. On renouvela les traversines et le couronnement de l'ouvrage intérieur, du 581e pied au 1,114e pied de l'extrémité de terre. On élargit et on reconstruisit une partie de l'ouvrage de la paroi intérieure, sur une longueur de 350 pieds (du 187e au 537e pied à partir de l'extrémité de terre).

Durant l'exercice 1907-8, on dépensa $11,509.78 pour continuer à placer de grands blocs de béton, du côté du large et contre la paroi du brise-lames, lequel fut commencée en 1906-7; pour renouveler la palée jointive de l'ouvrage intérieur, sur une longueur de 133 pieds; pour enlever du bassin environ 190 tonnes de matériaux de lest, le long de la paroi intérieure du brise-lames; pour construire un massif en encaissement de 48 pieds de long, 14 pieds de large et 10 pieds de haut qui prolonge un massif du même genre à l'un des points d'attache de la paroi, faisant face à la haute mer; et pour des réparations générales à faire au brise-lames et aux bâtiments.

Du côté de la haute mer, devant le brise-lames, et entre les contreforts de terre et du centre, on plaça vingt et un blocs en béton, neuf de ces blocs représentant une longueur totale de 107 pieds, chacun d'eux ayant en moyenne 11 pieds de large et 12 pieds de haut. Du point d'attache de la paroi de l'ouvrage avec la grève, on plaça, vers le large, douze blocs similaires, d'une longueur totale de 155½ pieds, et ayant en moyenne 8½ pieds de haut, avec, à la base, 8 pieds de large et au sommet 2 pieds 9 pouces.

CRIBBIN'S-POINT.

Cribbin's-Point, comté d'Anticosti, se trouve sur le côté ouest de la baie Saint-Georges, à huit milles au sud du cap Georges, et à cinq milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

L'appontement, qui fut complété en 1892-3, s'étend sur une longueur de 300 pieds, vers le sud, un chemin de 195 pieds de longueur y donnant accès. Cet appontement a 20 pieds de large, sur une longueur de 120 pieds à partir de son extrémité de terre; et 30 pieds de large sur ses 180 autres pieds. Sur 50 pieds, à son extrémité de terre, la construction est en pierre, et le reste, 250 pieds, est en encaissement de bois du pays, à revêtement jointif. L'ensemble est à charge complète.

La charpente de revêtement ayant été affaiblie par les tarets, en 1896-7-8-9 on a muni de palées jointives en bois créosoté: l'extrémité du large; la paroi faisant face au large, sur une longueur de 20 pieds; et la paroi extérieure sur une longueur de 10 pieds à partir de l'extrémité du large. Le long de la paroi du large on a construit un talus en pierre de carrière, on a rechargé l'ouvrage où c'était nécessaire et on

l'a muni d'un parapet en bois (*timber break*), de 100 pieds de long et de 2½ pieds de haut, au-dessus du couronnement, du côté du large et à l'extrémité de terre de l'appontement, pour empêcher que le sable du large ne recouvre la construction pendant les tempêtes.

Durant 1899-1900, on a dépensé $1,000 pour l'achat d'une partie du bois créosoté nécessaire à la construction du prolongement projeté de l'appontement.

Durant l'année 1900-1, on a dépensé $3,079.98 pour acheter le reste du bois nécessaire à la construction du prolongement, et pour réparer l'extrémité du large de l'ancien ouvrage, qui avait été presque détruite pendant les fortes tempêtes de l'automne de 1900. Les réparations consistaient en la reconstruction du couronnement de l'appontement à son extrémité du large, sur une longueur de 66 pieds, et sur une hauteur moyenne de huit pieds, et, aussi, du côté de la haute mer, à ajouter au talus de l'ouvrage reconstruit de grands blocs de pierre de carrière.

A l'extrémité de l'appontement, où tout d'abord le tirant d'eau était de 11 pieds aux basses eaux, le sable s'étant accumulé à une hauteur de 6 pieds, depuis l'achèvement de la construction, ne laissant que cinq pieds de tirant d'eau aux basses eaux, afin d'établir les fondations du prolongement au même niveau que l'ouvrage primitif, du 30 mai au 12 juillet 1901, on requît les services de la drague *George McKenzie,* qui pour $1,704.44 dragua les fondations du nouvel ouvrage et ses abords.

Durant l'année 1901-2, on dépensa $2,896.31 pour la construction du prolongement de l'appontement, les matériaux nécessaires ayant été achetés en 1899-1900-1. Le nouveau massif a 48 pieds de long et 20 pieds de large. On l'a placé en travers de l'extrémité de l'appontement et formant un L de 18 pieds de long, destiné à retenir les pierres du talus. Ce massif a une hauteur moyenne de 20 pieds, et il est construit en encaissement de bois de charpente rond à parois à claire-voie. La substructure est en bois créosoté, à revêtement jointif sur les parois extérieures, et solidement chargée.

Durant l'année 1904-5, on a dépensé $2,127.41 pour la construction d'un revêtement jointif sur toute la paroi intérieure de l'ouvrage primitif; pour renouveler partiellement la superstructure de l'extrémité de terre, y compris les longerons, le plancher et la lisse; pour réparer le mur de soutènement en pierre à l'extrémité de terre; pour prolonger le parapet " timber-break ", sur une distance de 75 pieds, et pour ajouter de la pierre au talus.

Durant 1906-7, pour $941.08, on renouvela le revêtement de la paroi de l'ouvrage primitif faisant face au large. Où c'était nécessaire, on renouvela aussi: les longerons, le plancher et la lisse, et, à certains endroits, la charge de l'ouvrage.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $802.69 pour construire un parapet " break ", en bois équarri de 4 pieds de haut, situé sur la paroi faisant face au large, à l'extrémité de la construction de ce côté, et ce pour empêcher que du gravier ne soit jeté par la mer par dessus l'appontement; pour consolider, au moyen d'un revêtement jointif, une partie de la paroi faisant face au large; pour recharger l'ouvrage où c'était nécessaire; et pour ajouter de la pierre au talus à son extrémité du large.

CULLODEN.

Culloden, comté de Digby, est un établissement de pêcheurs et de fermiers comptant environ 150 âmes, situé sur la côte de la baie de Fundy, à six milles au nord-ouest de la ville de Digby, et à trois milles au sud-ouest de la lagune Digby.

En 1907-8, le ministère y construisit un brise-lames à l'ouest de la Grande-Anse " Broad-Cove ", afin d'offrir un abri à la flotille de pêche. Cet ouvrage fut fait par un entrepreneur. Il a 120 pieds de long, 30 pieds de large et de 16 à 28 pieds de haut. A son extrémité du large, qui atteint exactement la ligne de grève des basses eaux, on dispose d'un tirant d'eau de 24 pieds aux marées hautes. L'extrémité de terre de la construction consiste en une masse rocheuse de 100 pieds de long, 30 pieds de large et de 2 à 15 pieds de haut. Quant à la moitié du brise-lames qui se trouve vers le

large, elle est munie d'un doublage en madriers de 4 pouces, créosotés depuis le fond jusqu'à mi-marée.

En 1907-8, la dépense s'est élevée à $6,175.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de Digby; sa population est de 1,500 âmes environ. Cette ville est agréablement située à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du *Dominion Atlantic Railway,* à 67 milles au nord de Yarmouth, à 150 milles d'Halifax, et à 20 milles d'Annapolis. Digby est aussi un port d'escale pour le vapeur à service quotidien, du *Dominion Atlantic Railway,* vapeur qui fait le trajet entre Digby et Saint-Jean. Le port est ouvert en toutes saisons. Il est bien protégé presque de tous côtés. Cependant, pendant les tempêtes du nord et du nord-est, son quai est battu par de grosses mers, et si, alors, il se trouve y avoir beaucoup de glace flottante, ou banquises, dans le bassin, cette construction risque d'en souffrir.

Dans le rapport de 1906-7, on trouvera des détails complets concernant la construction de ce quai et les réparations qui y furent faites.

En 1907-8, on a dépensé $1,363.85 pour diverses réparations et reconstructions, et $650 pour acheter, en Georgie, du pin destiné à d'autres reconstructions considérables l'année suivante.

Les marées de printemps atteingnent 24 pieds à cet endroit, et les mortes-eaux 20 pieds.

JEDDORE-EST.

Jeddore-Est, comté d'Halifax, est un établissement d'environ 600 âmes, disséminé le long de la côte est du havre de Jeddore, à environ trente milles à l'est d'Halifax, et à dix milles à l'ouest de Ship Harbour. Les habitants de ces parages s'occupent principalement de pêche, leur flottille comptant 10 goélettes et un certain nombre de petits bateaux.

Le havre est excellent, bien abrité, et d'accès facile. Le chenal a de 20 à 40 pieds de profondeur, et de 800 à 1,000 pieds de largeur.

Jusqu'ici il ne se trouvait, dans ce havre, aucun appontement de chargement ou de débarquement, et les marchandises des goélettes, devaient être transbordées dans de petits bateaux. Durant l'exercice clos le 30 juin 1904, le ministère a dépensé $1,403.88 pour la construction d'un appontement, de 100 pieds de long, 25 pieds de large et pourvu d'un " L " à son extrémité du large, ayant un front d'une largeur de 40 pieds. Du côté du large, l'ouvrage a 20 pieds de haut, à son extrémité, ce qui donne un tirant d'eau de 10 pieds aux basses eaux ordinaires de printemps.

En 1904-5, on a dépensé $928.07 pour réparer et reconstruire partiellement cet ouvrage, qui avait été considérablement endommagé durant l'hiver par des glaces exceptionnellement fortes.

En 1907-8, on a dépensé $847.70 pour la construction d'un massif solide en encaissement, de 40 pieds de long, 20 pieds de large et de 13 à 19 pieds de haut. Ce massif a été construit à l'angle nord de l'appontement, pour empêcher que celui-ci ne soit de nouveau endommagé par la glace.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 6 pieds, et les mortes-eaux 5 pieds.

SHEET-HARBOUR (RIVIÈRE DE L'EST).

Sheet-Harbour est situé en Nouvelle-Ecosse, sur la côte de l'Atlantique, dans la partie orientale du comté d'Halifax, et à environ 60 milles à l'est de l'entrée du port de ce nom.

Ce port est l'un des meilleurs de la Nouvelle-Ecosse, étant très large et très profond. Il s'avance à 6½ milles dans les terres jusqu'à la Pointe Jared, où il se bifurque en deux bras nommés respectivement: rivière de l'Ouest et rivière de l'Est.

Le 9 janvier 1889, on signa un contrat pour la construction d'un appontement à lest sur la rive est de la rivière de l'Est, devant s'appuyer sur l'extrémité des vestiges du quai Hall, pour se prolonger de 180 pieds vers le sud. La largeur de l'appontement devant être de 20 pieds, et muni d'un "L" de 20 pieds de long par 20 pieds de large à son extrémité sud. Cette construction devant être en bois rond, et son plancher, à trois pieds au-dessus des hautes eaux de printemps, en madriers de 3 pouces.

Cet ouvrage fut achevé en novembre 1890 et a été d'une grande utilité.

A dix pieds de la tête du large de cet appontement, on trouve de 14 à 16 pieds de fond aux basses eaux de printemps, ce qui permet l'accostage des plus grands navires qui fréquentent ce port.

En 1891, on a dépensé $150 pour faire différentes réparations à l'appontement.

En 1907-8, on a dépensé $1,199.88 pour la construction d'un hangar à marchandises spacieux, long de 80 pieds, large de 30 pieds, et situé sur l'appontement, pour la plus grande commodité des négociants de l'endroit et des expéditeurs ou affréteurs.

Le 3 septembre 1889, cette construction passa sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries.

EATONVILLE.

Eatonville est un petit établissement où l'industrie forestière a fait de grandes affaires depuis vingt-cinq ou trente ans. Il est situé à environ 12 milles à l'ouest de la ville d'Advocate.

Il y a environ dix-huit mois, une grosse tempête a considérablement endommagé le brise-lames; aussi, durant sa dernière session, le parlement a-t-il voté $3,000 pour y faire les réparations nécessaires.

On a donc reconstruit entièrement une partie du brise-lames, de 75 pieds de long, sur 20 pieds de large et 22 pieds de haut. Afin d'assurer la stabilité de la construction on y mit une charge de 1,500 tonnes. Non seulement on renouvela la partie supérieure sur une hauteur de 3 pieds, mais on la munit d'un doublage intérieur sur toute la longueur et à son extrémité du large. Quant à la nature de l'ouvrage elle est du type d'encaissement usuel, massif et solide.

La dépense totale pendant l'exercice clos le 31 mars, s'élève à $2,998.06.

ESKASONI.

Eskasoni, comté du Cap-Breton, est situé sur la côte nord de la baie Est, qui forme le bras est du lac Grand-Bras-d'Or, à environ sept milles de la pointe Benacadie, à l'entrée de la baie, qui a neuf milles de profondeur.

Le port est formé par des îles et par des grèves; il est large, de mouillage profond et parfaitement sûr.

Le 8 mars 1906, on a signé un contrat, au montant de $2,875 pour la construction d'un appontement sur la côte de Brown. Mais, étant donnée la non livraison du bois créosoté nécessaire, on ne commença pas la construction avant le 24 juillet 1907. Le travail fut activement poussé et achevé de façon satisfaisante dans la deuxième quinzaine de septembre.

La construction dont nous parlons a 188 pieds de long et 20 pieds de large. A l'ouest de son extrémité du large elle est munie d'un "L" de 20 x 20 pieds et elle atteint un fond de 12 pieds aux basses eaux. Si l'on excepte une culée en encaissement construite sur le côté et mesurant 22 pieds de long, l'appontement est en bâti créosoté à contrefiches de cinq palées chacune, et est protégé, sur une longueur de 39 pieds et sur les trois faces extérieures de son pilotis de tête par des pilots créosotés qui le bordent de chaque côté du chemin y donnant accès.

Après l'achèvement du travail adjugé, on a dépensé $100.70 pour les journées de travail requises par la construction et la clôture d'une route de 250 pieds de long et 20 pieds de large, devant relier l'appontement à la voie publique. Pour l'exercice 1907-8, la dépense totale s'est donc élevée à $3,102.50.

POINTE-FINLAY.

La pointe Finlay, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à trois milles au nord de l'entrée du port de Mabou.

La construction à cet endroit, (un appontement commencé en 1902-3 et achevé en 1904-5), consiste en un encaissement de 15 pieds de large à sa partie supérieure, long de 146 pieds, et s'étendant, en eaux basses, jusqu'à 3 pieds de fond à son extrémité du large. Cet ouvrage a un abord en fascines et pierres long de 170 pieds, et muni d'un talus en pierre de taille du côté de la haute-mer. Les marées de printemps atteignent 4 pieds.

En 1905-6, on a dépensé $74.99 pour réparer et consolider l'ouvrage en fascines et pierres de l'abord, là où il est relié à l'encaissement.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $247.93 pour réparer et consolider la construction. A l'extrémité du large de l'encaissement et du côté de l'intérieur, on a construit un autre encaissement de 25 pieds par 18 pieds, qui est adjacent au premier. On a aussi, et en partie, renouvelé le lest de l'ouvrage en encaissement, et posé quelques moëllons sur les côtés de l'encaissement et de l'abord qui font face à la mer.

PORT AMHERST (FORT-LAWRENCE).

Port Amherst est situé au fond de la baie de Chignecto, près de l'embouchure de la rivière La Planche, à environ deux milles et demi de la ville d'Amherst. Cette ville est probablement la plus importante, la plus prospère et la plus active, au point de vue industriel, des villes de la Nouvelle-Ecosse, et, comme c'est un centre manufacturier de quelque importance, on voit facilement que son agrandissement requiert essentiellement des moyens de transport convenables par eau.

Il y a cinq ans, le ministère a construit un grand appontement à cet endroit, et, dix-huit mois après, le ministère des Chemins de fer raccorda Amherst et le chemin de fer Intercolonial au moyen d'un embranchement.

Cet appontement comprend: un massif principal de 249 pieds de long et de 36 pieds de large au sommet, qui s'étend de la digue jusqu'au bord du chenal de la rivière, où la construction a 44 pieds de haut. L'appontement proprement dit commence à l'extrémité du large de ce corps principal, et s'étend, du côté de la mer, sur une longueur de 300 pieds, en suivant le bord de terre du chenal. Il a 50 pieds de large et une hauteur de 44 pieds, à sa partie du large, et 28 pieds de hauteur à sa partie de terre. Toute la construction est en pilotis et chevalets, ceux-ci distants de 8 pieds d'axe en axe, tandis que les pilotis inclinés ne sont séparés que de 7 pieds d'un axe à l'autre. Ces pilotis sont entretoisés non seulement avec des entretoises transversales, mais aussi par d'autres pilotis entretoisés, soigneusement enfoncés et solidement assujettis à la partie supérieure des pilotis extérieurs de soutien. Tout l'ouvrage est à défenses doubles de dimensions particulièrement grandes. Il possède aussi, sur sa longueur, deux bandes en bois. Toute la charpente de la partie supérieure est de 12 x 12 pouces, à l'exception du couronnement, qui est en charpente de 5 pouces, assujetti sur les longerons par des boulons de $\frac{5}{8}$ de pouce de diamètre, et de 14 pouces de long. Cet appontement a coûté $16,072.

Durant l'exercice, on a dépensé $22,957 pour réparer l'ancien appontement, le munir d'un doublage, d'un débarcadère, et construire un hangar-entrepôt.

Le hangar-entrepôt a été construit entre les deux appontements, sur un terrain marécageux. Il a 50 pieds de long, 20 pieds de large, son toit est en bardeaux, et il est planchéié sur ses côtés et à ses extrémités.

On a remis en place environ 35 pilotis de l'ancien appontement et renouvelé environ 50 de ses entretoises. Afin d'empêcher que cet appontement ne soit de nouveau endommagé pendant l'hiver, on a muni l'ancienne construction d'un revêtement latéral, excepté du côté intérieur, qui fut laissé ouvert afin que la vase s'accumule entre les pilotis, ajoutant ainsi à la solidité de la construction.

Le nouvel appontement est situé à environ 350 pieds, dans le cours d'eau en amont de l'ancien. Il a 360 pieds de long, 64 pieds de large et 28 pieds de haut à son extrémité du large. Sur toute sa longueur et à ses extrémités, il pourra servir à la navigation lorsque le tirant d'eau aura été rendu assez considérable pour que des navires y accostent. Il est construit en pilotis-chevalets, distants de 8 pieds les uns des autres.

Tout l'ouvrage est à défense double. On l'a muni de pilotis jointifs du côté de la haute mer et sur la moitié de ses deux extrémités extérieures, afin d'empêcher que la glace ne puisse endommager les défenses ou les pilots de support.

A cet endroit les marées de printemps atteignent de 40 à 41 pieds, et les mortes-eaux de 33 à 34 pieds.

ÎLE AU RENARD.

Fox-Island (Ile au Renard), comté d'Halifax, est située dans l'Atlantique sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, à environ 13 milles à l'est d'Halifax, et à environ 900 pieds de la terre ferme. C'est une très petite île qui n'a que trois ou quatre acres de superficie, et dont l'altitude ne dépasse pas 6 pieds aux hautes eaux de printemps. Personne n'y habite de façon permanente, mais durant l'été un certain nombre de pêcheurs s'y installent. Jusqu'en 1879, elle était reliée à la terre ferme par une grève ou barre de galets et de graviers, grève qui, se trouvant à découvert en tout temps, servait de passage aux charrettes qui portaient des provisions aux habitants de l'île. En outre, cette grève et l'île formaient un port pour les bateaux de pêche. Au commencement de 1880, la mer rompit cette grève, y élargissant le pertuis formé jusqu'en 1885, alors que la grève cessa de protéger convenablement les bateaux et de servir aux communications entre la terre ferme et l'île.

Afin de rétablir l'ancien état de choses, en 1886-7, le ministère fit construire un ouvrage de protection, s'étendant sur toute la longueur de la grève, c'est-à-dire sur 935 pieds. Cet ouvrage était en encaissement de bois rond, à pente de 1 pour 4 sur ses côtés, et de 13 pieds de large à sa partie supérieure. Quant à sa hauteur, elle était de 4 à 6 pieds avec talus en pierre de 2 pour 1 de chaque côté, se terminant à 2 pieds du couronnement. Le remplage de l'encaissement fut fait en enrochement jusqu'à la hauteur de la charpente.

En 1892, on a construit un prolongement de 252 pieds de longueur, afin de protéger la partie principale de l'île.

En 1900-1, on a dépensé la somme de $1,243.63 pour reconstruire l'ouvrage sur une longueur de 410 pieds, une largeur moyenne de 12½ pieds et une hauteur de 6 pieds.

En 1907-8, on a dépensé $999.03 pour démolir et reconstruire une partie de l'extrémité du large de la construction, sur une longueur de 150 pieds, une largeur de 12 à 14 pieds et une hauteur de 7 pieds.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

FREE-PORT.

Freeport, comté de Digby, est situé à l'extrémité sud de l'île Longue, sur la côte est de la Grande-Passe, à 40 milles au sud-est de la lagune de Digby et à 25 milles au sud-ouest de l'anse à la Truite. Sa population est de 700 habitants environ, qui s'occupent principalement de pêche et d'agriculture. Freeport est une des escales des vapeurs subventionnés qui font le service entre Yarmouth, N.-E., et Saint-Jean, N.-B., mais, vu l'absence d'un débarcadère convenable et la fréquence du brouillard,

qui empêche le transbordement des marchandises et des passagers dans de petits bateaux (seul moyen d'atterrir), les vapeurs ont rarement pu stopper à ce port, et, dans de nombreux cas, ont transporté passagers et marchandises sans arrêt et les ont débarqués au port où ils les avaient pris.

En 1905-6, afin de doter cette localité d'un appontement dont elle avait grand besoin, au point de vue commercial, ainsi que pour fournir quelque abri à la flottille de pêche, le ministère fit construire un brise-lames au coût de $13,923.92.

Cete construction est en encaissement massif à charge de pierre complète, longue de 251 pieds, large de 30 pieds à son couronnement et de 14 à 32 pieds de hauteur, de son extrémité de terre à celle du large. La paroi nord ou de haute mer et son extrémité du large sont munies d'un revêtement jointif; l'ouvrage, sur son côté nord, possède un brise-lames en charpente pleine de 5 pieds de haut. Quant à la partie inférieure de l'ouvrage, de sa base à 8 pieds au-dessus des eaux basses ordinaires de printemps, ou jusqu'à 17 pieds au-dessous du plancher est entièrement en charpente créosotée afin d'être à l'abri des attaques des limnoria terebrans. A l'extrémité du large de la construction, le fond est à 6 pieds aux basses eaux de printemps. A l'extrémité de terre de l'ouvrage, se trouve un abord en pierre de 76 pieds de long. Au sud, cet abord est soutenu par un talus de 1 pour 12, pente qui est la même que celle de l'encaissement. Au nord, l'abord est construit en grands blocs de pierre à inclinaison de 1 pour 2. Au sud de la construction se trouve un plan incliné de 8 pieds de large et de pente à 1 pour 7, s'étendant jusqu'au niveau de la plate-forme, à 6 pieds au-dessus de l'eau, hauteur qui convient aux bateaux et aux petites embarcations.

Cet ouvrage a rendu de grands services aux commerçants et aux pêcheurs.

En 1907-8, le ministère a dépensé $142.89 pour la construction d'un petit hangar à marchandises, de 30 pieds par 15 pieds, et placé sur le brise-lames pour la plus grande commodité des expéditeurs ou affréteurs de l'endroit et des marchands.

A Freeport, les marées de printemps atteignent 21 pieds environ.

FRENCH VILLAGE (VILLAGE DES FRANÇAIS).

Le village des Français, comté d'Halifax, est petit et disséminé. La population, de 150 habitants environ, s'occupe principalement de pêche. Il est situé sur la côte est de la baie Sainte-Marguerite, à vingt et un milles à l'ouest d'Halifax.

En 1904-5, le ministère a dépensé $2,037.67 pour la construction d'un appontement de 150 pieds de long, 25 pieds de large, et muni d'un " L " à son extrémité du large, ce qui donne à l'ouvrage un front de 60 pieds, et une profondeur de 18 pieds environ aux basses eaux ordinaires de printemps.

L'abord de l'appontement, du côté de la grève, consiste en une levée rocheuse de 50 pieds de long et de 3 à 6 pieds de haut

En 1907-8, on a dépensé $150.02 pour achever le hangar à marchandises qui se trouve à l'extrémité de la construction, pour la plus grande commodité du commerce de l'endroit

A French Village, les marées de printemps atteignent 6 pieds, et les mortes-eaux 5 pieds.

FRIAR'S-HEAD.

Friar's-Head, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord de l'entrée du port de Margaree.

Une construction entreprise en 1900-1 et achevée en 1902-3, destinée à fermer une ouverture qui se trouvait dans une assise de roc, afin d'abriter partiellement un petit quai et l'ancrage des bateaux, consistait en un mur de béton, de 90 pieds de long, de 4 pieds de large à sa plate-forme, et de 8 pieds de haut à partir de un pied au-dessus des basses eaux. En 1903-4, on prolongea le mur de 13 pieds, et on

en construisit un autre de 4 pieds de haut et de 4 pieds de large sur le côté du premier faisant face à la mer, et ce pour empêcher que les eaux ne le minent.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $396.90 pour enlever des galets du chenal qui conduit à l'ancrage.

FRUDE'S-POINT.

La pointe Frude se trouve à environ 3½ milles au nord-est de la ville de Lockport. Il y a cinq ans, le ministère y fit construire un petit appontement à massifs et travées, et, il y a trois ans, la compagnie du chemin de fer *Halifax and Southwestern* décida de faire passer sa voie près de cet appontement, et de construire ce qu'on appelle la gare de Lockport, à 250 yards de la construction dont il s'agit. Comme la population de Lockport et son commerce trouvaient cet ouvrage avantageux, on en demanda l'agrandissement.

On doubla donc la largeur de l'appontement primitif et on l'allongea de 264 pieds, au coût de $8,906, dont $2,400 furent dépensés durant le dernier exercice. L'appontement a 40 pieds de large, et à sa partie du large, sur une longueur de 265 pieds, il permet de disposer d'un tirant d'eau de 16 à 21 pieds. On a placé une voie de chemin de fer sur sa plate-forme, et, si les besoins du commerce le nécessitaient, on pourrait, étant donnée sa largeur, tripler la voie ferrée.

Durant le dernier exercice, on a construit cet ouvrage sur une longueur de 65 pieds, et la moitié de la plate-forme, qui aura une longueur de 125 pieds sur le reste de l'ouvrage, fut achevée.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6½ pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

Dépense, $2,401.03.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte sud du détroit de Northumberland, à six milles et demi au sud-ouest du cap Georges.

En 1892-3, pour donner à la population des facilités de navigation et de débarquement, on construisit un appontement long de 207 pieds et large de 20 pieds, muni d'un "L" de 20 x 20 pieds du côté ouest de son extrémité du large, et, durant 1896-7-8, on y ajouta un prolongement de 44 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, muni d'un "L" de 20 x 24 pieds. Sur une longueur de 87 pieds, l'extrémité de terre du quai était en pierre recouverte de planches, et le reste de l'ouvrage en bois de charpente, protégé par des défenses et un doublage jointif.

Le 12 septembre 1900, pendant les grandes bourrasques qui firent tant de dégâts dans le golfe Saint-Laurent, l'ouvrage en bois de l'abord en pierre fut partiellement soulevé par la mer et déplacé de plusieurs pieds. On dépensa $291.23 pour remettre cette construction en place, mais, peu de temps après, elle fut de nouveau dérangée par la mer.

En 1901-2, on a dépensé $699.47 pour enlever l'ouvrage en bois de la superstructure de l'abord en pierre. On augmenta de 4 pieds la profondeur du mur en pierre sous l'abord, mur qui fut remplacé par un encaissement à charge complète, recouvert avec les madriers de la première construction. En outre, on munit d'un doublage jointif la face du large de l'encaissement et du mur en pierre.

En 1903-4, on vota $2,500 pour prolonger l'appontement. Cette somme servit à acheter les matériaux nécessaires. En 1904-5, on acheva, au coût de $2,000, le prolongement en question, long de 50 pieds et large de 25 pieds.

En 1905-6, on vota $3,000 pour prolonger de nouveau l'appontement, ce prolongement qui devait avoir 48 pieds de long, 24 pieds de large, et être muni d'un "L" de 40 pieds de long et de 24 pieds de large, à sa partie ouest; et pour améliorer le chemin qui conduit de l'appontement à la route publique. L'amélioration du chemin

coûta $299.81, et le prolongement fut achevé, mais le mauvais temps et la perte de quelques matériaux empêchèrent de terminer l' " L " avec le reste des fonds autorisés, quoique l'on disposât de la majeure partie des matériaux nécessaires à la construction.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1907, on dépensa $1,799.75 pour achever l' " L ".

En 1907-8, on dépensa $1,182.75 pour faire des réparations urgentes à l'ancien " L " et pour acheter les matériaux nécessaires à la construction d'un massif triangulaire devant être érigé à l'angle formé par l' " L " de l'ancien ouvrage et par le prolongement, là où la mer bat violemment la construction, y causant continuellement des dégâts.

PORT DE GLACE BAY.

Le port de Glace Bay, comté du Cap-Breton, se trouve sur la côte nord de l'île, à douze milles à l'est de l'entrée du port de Sydney.

En vertu d'une entente portant la date du 19 octobre 1904, la compagnie *Dominion Coal,* entreprit, moyennant $25,000, de faire certaines améliorations au port de Glace-Bay, améliorations que l'on avait estimées à $34,000.

Les améliorations ont été effectuées ainsi que convenu, excepté en ce qui concerne le dragage à l'intérieur du port. Ainsi, durant le dernier exercice, a-t-on dépensé $9,250.65, dont $9,172.62 pour du dragage.

En 1907-8, on affecta $5,000 pour la construction d'un ouvrage devant protéger la voie publique qui traverse la grève, au fond de la baie Big Glace, et pour séparer la baie du lac de Big Glace Bay.

Jusqu'au 31 mars 1908, on n'avait ni commencé les travaux, ni fait aucune dépense.

GRAND ÉTANG.

Grand Etang, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à environ mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp.

En 1894-5, on acheva les travaux qui avaient été entrepris par contrat, pour la construction d'ouvrages destinés à améliorer l'entrée d'un grand étang, pour permettre aux bateaux de pêche et aux petits navires de s'en servir et de s'y abriter.

La construction comprenait deux jetées distinctes de 87 pieds l'une de l'autre, excepté à l'entrée où elle n'étaient distantes que de 44 pieds. Chaque jetée était en fascines et pierre, sur une longueur de 135 pieds, avec levées en fascines et pierres, à talus et plate-forme en pierre, sur une longueur de 130 pieds, avec encaissement à claire-voie de 100 pieds de long, et une tête en encaissement à revêtement jointif, de 30 pieds en prolongement de l'ouvrage, par 48 pieds, la substructure de la construction étant créosotée. L'ouvrage en fascines et pierres, sur environ 200 pieds, de chaque côté, fut établi sur un fond creusé jusqu'à un pied au-dessus des plus basses eaux; quant au reste de la jetée, il fut établi sur le fond naturel, le tirant d'eau à l'extrémité du large étant de 4 pieds 6 pouces aux plus basses eaux, ou de 8 pieds 6 pouces aux plus hautes eaux.

Après l'achèvement des ouvrages de protection, on construisit un pont au-dessus de l'étang, à environ 500 pieds de l'entrée intérieure, et, en 1899, le ministère fit draguer un chenal entre les jetées, jusqu'à 6 pieds de fond aux plus basses eaux.

La somme affectée aux travaux, durant la période fiscale de neuf mois close le 31 mars 1907, fut votée de nouveau en 1907-8 pour la reconstruction du massif du large au nord-est; pour surélever et réparer le massif du large au sud-ouest; pour renouveler le lest de l'encaissement à claire-voie, et pour refaire la plate-forme en pierre de la levée en fascines et pierres.

Durant l'année fiscale 1907-8, on a dépensé $3,959.90 pour enlever les restes du massif du large au nord-est, et pour acheter le bois créosoté et le bois indigène nécessaires à sa construction, ainsi que pour reconstruire en partie, et, de chaque côté, la levée en fascines et pierres.

GROS NEZ.

Gros Nez, comté de Richmond, est une petite station de pêche située à l'extrémité est de l'île Petit de Grat qui se trouve à l'est de l'île Madame.

Dans le but de rendre son état primitif à une grève qui relie la terre ferme à un îlot du large, et qui formait un débarcadère naturel, en 1885-6-7, on construisit un brise-lames sur la grève, s'étendant de la terre ferme à l'îlot.

Ce brise-lames a 150 pieds de long et 14 pieds de large. Il comprend un encaissement en billes, long de 125 pieds et une levée en pierre longue de 20 pieds à l'extrémité ouest et de 5 pieds à celle de l'est.

En décembre 1905, pendant une forte bourrasque du sud-est, la mer détruisit la levée en pierre à l'ouest de l'encaissement, faisant une ouverture à travers laquelle les vagues pénétraient quand soufflait impétueusement le vent du sud, ce qui compromettait la sécurité des bateaux.

En 1907-8, on a dépensé $231.01 pour reconstruire la levée dont les pierres furent liées avec du béton de ciment, et pour renouveler les défenses jointives, là où c'était nécessaire, sur la face du large de l'encaissement.

GROSSES-COQUES.

Grosses-Coques, comté de Digby, est situé à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette dans la baie Sainte-Marie, à environ sept milles au sud-ouest de Weymouth, et à trois milles de l'anse Belliveau. Cet établissement, dont la population d'environ 300 âmes est disséminée, s'occupe d'agriculture et un peu de pêche.

A cet endroit, les constructions commencées par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial, vers 1852, comprennent: une digue, ou plutôt un barrage de rivière; un brise-lames, et un petit épi; tous ces ouvrages sont en encaissement de bois rond, à charge de pierre plus ou moins complète.

La digue a 620 pieds de long, de 15 à 22 pieds de large, et de 15 à 18 pieds de haut le long de son front dont la superstructure est à 5 pieds environ au-dessus des hautes eaux des marées ordinaires de printemps.

En 1889-90, cette construction se trouvant très abîmée, et une partie de son front étant tombée dans le cours d'eau, le ministère dépensa $3,000 pour la restaurer complètement

Le brise-lames, qui est à 70 pieds du barrage de rivière et lui est parallèle, a 550 pieds de long, de 12 à 15 pieds de large, et de 8 à 12 pieds de haut, sa partie supérieure étant à peu près au niveau des hautes eaux ordinaires de printemps. Il est grossièrement construit en encaissement de bois rond et à charge partielle de pierre. En 1889-90, quand le ministère restaura le barrage de rivière, les habitants reconstrusirent partiellement le brise-lames.

L'épi, à l'extrémité du large de la digue, avait 100 pieds de long, 15 pieds de large et de 6 à 10 pieds de haut. Jusqu'à un certain point, il servait à empêcher que le gravier ne vint se déposer dans le canal, entre le brise-lames et la digue, mais il y a plusieurs années, il fut complètement détruit.

En 1904-5, on a dépensé $1,917.70 pour améliorations et renouvellements. Les travaux qui furent faits comprennent: le prolongement du brise-lames sur la rive sud de l'embouchure du cours d'eau (où, cet effet, on construisit un nouveau massif, long de 60 pieds, de 20 à 26 pieds de large, et de 16 à 20 pieds de haut); à l'extrémité de terre et au sud de ce nouveau massif, la réparation de l'ancien épi, par la construction d'un nouveau massif de 70 pieds de long, 10 pieds de large et 6 pieds de haut. Sur la rive nord de l'embouchure du cours d'eau, on prolongea l'ancien brise-lames de 100 pieds de long, 11 pieds de large et de 8 à 12 pieds de haut. Toutes ces constructions sont en encaissement à charge de pierre.

En 1907-8, on a dépensé $1,980.70 pour:

(*a*) Prolonger le brise-lames du sud de 60 pieds de long, 20 pieds de large et 19 pieds de haut;

(*b*) Prolonger le brise-lames du nord (lequel commande le cours d'eau qui s'échappe entre les deux brise-lames), au moyen d'un massif de 60 pieds de long, 10 pieds de large et 12 pieds de haut;

(*c*) Reconstruire une partie du brise-lames du sud, à son extrémité de terre, sur 235 pieds de long, 10 pieds de large et 5 pieds de haut.

Tous ces nouveaux massifs sont en encaissements de bois rond et bien chargés.

ANSE DE HALF ISLAND.

L'anse Half Island, comté de Guysboro, est située sur la rive nord de la baie de Chedabucto, à environ 18 milles à l'est de la ville de Guysboro, et à 12 milles à l'ouest du port de Canso.

Le 25 avril 1906, on signa un contrat au montant de $6,727, pour la construction d'un brise-lames au delà de Heart's-Island, à l'entrée de l'anse, et pour la protection de l'ancrage durant les bourrasques d'est.

On commanda les matériaux nécessaires, immédiatement après la signature du contrat, avec l'entente qu'ils seraient livrés durant le prochain été, mais, comme ces matériaux furent inférieurs à ceux exigés par le devis, et que d'autres durent être commandés, lesquels ne purent être livrés avant le printemps de 1907, on ne commença pas la construction du brise-lames avant août 1907. Pendant la dernière saison, les travaux furent avancés d'une façon satisfaisante, et le brise-lames fut achevé le 22 novembre suivant.

La construction a 270 pieds de long et atteint un fond de 10 pieds aux basses eaux. A l'exception de son abord, qui a une longueur de 30 pieds, et est en pierre, elle est en bois rond indigène, ayant 20 pieds de large à sa plate-forme, sur une longueur de 200 pieds, et 24 pieds de large sur les 40 derniers pieds de son extrémité de haute mer. Elle est solidement chargée. La face du large, son extrémité et 40 pieds de sa face intérieure sont munis d'un revêtement jointif. Quand à sa face du côté de la mer, elle est en outre protégée par un fort talus en pierre qui s'étend jusqu'au niveau des hautes eaux, et dont la pente est de 3 pour 1.

Durant l'exercice, la dépense s'est élevée à $6,989.50.

HALL'S HARBOUR.

Hall's-Harbour, comté de King: (pour la description générale voyez le rapport annuel, 1906-7).

En 1907-8, on a dépensé $1,595.46 pour l'achat et la livraison de la charpente nécessaire à la reconstruction de l'extrémité de terre du brise-lames, et de toute la longueur du quai ou mur de soutènement sur la côte est du port intérieur.

HARBOUR-BOUCHE.

Harbour-Bouche, comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie Saint-Georges, à environ trois milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso. C'est un petit port naturel d'environ un demi-mille de long et un demi-mille de large, profond de 14 pieds aux basses eaux.

En 1907-8, on a voté $3,800 pour l'achat du quai de Crispo et son prolongement jusqu'à un fond de 11 pieds aux basses eaux.

Ce prolongement comprendra: un pilotis de tête créosoté de 22 pieds de large, faisant exactement suite au quai, et de 44 pieds de long, le long du bord du chenal.

Jusqu'à la fin de l'exercice clos le 31 mars 1908, rien n'avait été fait à ce sujet, sinon qu'il y eut des ententes pour la livraison des matériaux nécessaires. La dépense s'est élevée à $2,506.02.

HUBBARD'S POINT.

Hubbard's Point, comté d'Yarmouth, est situé sur la rive gauche ou est de la rivière Tusket, à 2½ milles du village de Tusket.

Pour la plus grande commodité des fermiers de l'endroit et des pêcheurs, qui ramassent des engrais de mer, etc., en 1907-8, le ministère dépensa $1,059.90 pour la construction d'un quai en pierraille sèche. Cette construction a 112 pieds de long, 30½ pieds de large, 3 pieds de haut à son extrémité de terre, et 12 pieds de haut à son extrémité du large, où aux hautes eaux de printemps le tirant est de 8 pieds. De chaque côté on plaça vingt-trois défenses, et neuf le long du front de l'ouvrage. Ces défenses sont assujetties aux lisses au moyen de boulons, lisses qui, à leur tour, sont boulonnées aux grandes pierres de la plate-forme, laquelle est recouverte de gravier.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 11 pieds.

INDIAN HARBOUR.

Indian Harbour, comté d'Halifax, est un petit village de pêcheurs, de 200 à 300 habitants, situé à 29 milles d'Halifax, par la route publique, et à 16 milles en ligne droite. Indian Harbour, qui se trouve sur la rive est de l'entrée de la baie Sainte-Marguerite, est à huit milles au sud du village des Français.

En 1904-5, on a dépensé $1,066.16 pour la construction d'un quai public à l'usage du commerce des pêcheurs de l'endroit. Cet appontement est à massifs et travées. Les massifs sont en encaissement à charge de pierre, et bien munis de défenses. Il a 20 pieds de large, est pourvu d'un "L" à son extrémité du large, dont la face a une longueur de 50 pieds et une hauteur de 17 pieds, le tirant d'eau y étant de 13 pieds aux hautes eaux ordinaires de printemps. Une levée de pierre et de terre, de 150 pieds de long et de 3 à 5 pieds de haut, sert d'abord à l'appontement.

Durant l'exercice 1905-6, le travail fut achevé; il avait coûté $749.63.

En 1907-8, on a dépensé $299.22 pour miner et enlever des rochers et des blocs erratiques qui obstruaient le chenal à l'appontement et près de celui-ci.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

IONA (VIEUX QUAI).

Iona, comté de Victoria, se trouve sur la côte nord du détroit de Barra qui relie les lacs Grand et Petit-Bras-d'Or. On y trouve une gare du chemin de fer Intercolonial et un appontement pour les vapeurs qui, transportant la malle et les passagers à Baddeck, et réciproquement, rencontrent deux fois par jour, à cet endroit les trains qui vont à l'est et à l'ouest.

Le vieux quai, ainsi nommé pour le distinguer du nouveau, situé sur le côté gauche du pont du chemin de fer, fut tout d'abord construit par le gouvernement provincial. Par la suite, il fut acheté par le ministère, qui le reconstruisit et l'allongea.

Cette construction a 195 pieds de long sur sa face ouest. Elle comprend un abord de 129 pieds de long et 20 pieds de large; une travée de 24 pieds de long; et une tête de 42 pieds de large sur sa face ouest, et de 22 pieds de large sur sa face est, sa longueur étant de 70 pieds le long du côté du chenal. Quant à l'abord, il est en encaissement, à revêtement jointif, partiellement recouvert de gravier et partiellement planchéié. La tête est construite sur pilotis créosotés, et protégée par des défenses en bois dur.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $369.70 pour l'achat et la pose de 20 pilots de défense, en bois créosoté, et pour revêtir la construction de madriers de bois dur, jusqu'aux basses eaux, et autour de la tête, revêtement qui a remplacé les pilots de défense en bois dur, que les tarets avaient détruits au-dessous du niveau des basses eaux.

IRISH COVE.

Irish Cove, comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte sud-est du lac Grand-Bras-d'Or, près de l'entrée de la baie de l'Est.

L'appontement, achevé en 1892-3, est à massifs et travées en bois du pays, long de 121 pieds et large de 20. Il comprend une culée de terre, de 47 pieds de long, un massif central de 20½ pieds de long, et un massif du large, long de 57 pieds, muni d'un " L " de 20 par 20 pieds.

Tout d'abord, cet appontement avait été construit trop bas; aussi, en 1904-5 le massif du large fut-il surélevé de 2 pieds. Quant au pilotage jointif qui l'entourait, et que les tarets avaient fort endommagé, on le renouvela.

Durant l'année 1907-8, on a dépensé $424.02 pour surélever l'extrémité de terre de l'appontement au niveau de la partie du large, et pour renouveler 40 pièces du pilotage jointif. On dépensa aussi $675.67 pour détourner le cours d'un ruisseau qui se jetant dans le lac près du côté ouest de l'appontement, compromettait la sûreté et l'utilité de la construction. Aussi, dut-on construire, à 250 pieds à l'ouest de l'appontement, et en travers du ruisseau, un barrage en encaissement, à remplage de pierre et de fascines, et percer un nouveau chenal de 90 pieds de long et de 25 pieds de large à travers la grève de galets.

A cet endroit, durant l'exercice clos le 31 mars 1908, les dépenses se sont élevées à $1,099.69.

JERSEY COVE.

L'anse Jersey, comté de Victoria, est situé à l'extrémité nord-est du port de Sainte-Anne, à l'angle que la terre ferme et la grève forment entre elles à l'entrée de ce port.

Le 21 octobre 1906, on signa un contrat au montant de $4,620 pour la construction d'un appontement. Mais, jusqu'à la fin de l'exercice 1906-7, on n'avait encore fait aucuns travaux, quoique l'on ait commandé les matériaux nécessaires, lesquels devaient être livrés au printemps de 1907.

Les travaux de construction commencèrent le 8 août 1907, et l'ouvrage adjugé fut achevé de façon satisfaisante le 14 novembre suivant.

Cet appontement est à massifs et à travées. Il atteint un fond de 10 pieds aux basses eaux, a 20 pieds de large, et, sur le côté nord-est de son extrémité du large, est muni d'un " L " de 20 x 20 pieds. Un abord le relie à la route publique, abord qui a 105 pieds de long et 16 pieds de large. Cet abord se compose partiellement de massifs et de travées et partiellement d'une levée inclinée en glaise. Les massifs sont construits en billes, à parois à claire-voie. Leurs substructures sont en bois rond, créosoté jusqu'à mi-marée. Quant aux trois faces du large du massif le plus avancé dans les eaux, elles sont pourvues d'un doublage jointif entre des défenses de madriers créosotés de 4 pouces jusqu'à mi-marée, et de bois dur à leur superstructure.

Durant l'exercice 1907-8, les dépenses se sont élevées à $4,844.13.

JOHNSTON'S HARBOUR (PORT JOHNSTON).

Port Johnston, comté de Richmond, se trouve sur la côte sud du lac Grand Bras-d'Or, à environ 19 milles au nord du canal Saint-Pierre, et à 29 milles du fond de la baie de l'Est.

En 1883-4, le ministère fit surélever un appontement en encaissement que les habitants de l'endroit avaient construit en 1881. Cet appontement fut prolongé, en 1893-4, par l'addition d'une pile de tête en bois du pays qui fut réparée en 1901-2.

En 1906, une inspection de l'ouvrage permit de constater que tous les pilotis en bois du pays avaient été très affaiblis par les tarets, et que plusieurs d'entre eux avaient été tellement entamés que l'appontement risquait de s'écrouler.

En 1907-8, on a voté $1,100 pour la reconstruction, en bois créosoté, du pilotis de tête.

Le nouvel ouvrage projeté aura 40 pieds de long au nord-ouest, 36 pieds de long au sud-est, et 42 pieds de long sur le côté du chenal.

Pendant l'année 1907-8, on n'a dépensé, pour cette construction, que $240.05, destinés à l'achat des matériaux nécessaires et à quelques réparations provisoires.

JONES HARBOUR (PORT-JONES).

Port-Jones est un établissement de pêcheurs de 150 âmes environ qui se trouve à environ 14 milles au nord-est de la ville de Lockport. Durant l'année 1889, le ministère y fit construire un brise-lames grossier, comprenant: un abord-levée en pierre, de 95 pieds de long; 4 encaissements de 20 pieds de long, séparés l'un de l'autre par 4 travées de 15 pieds de large; et un encaissement de tête, ayant 38 pieds de long et 24 pieds de large, tandis que le reste de la construction n'a que 17 pieds de large. L'ensemble de l'ouvrage s'étant fort abîmé, il fallut le réparer et construire un épi, afin de détourner les glaces qui descendent et qui remontent la petite rivière, de façon à ce que le point d'accostage à la tête du brise-lames ou quai demeure libre en tout temps durant l'année.

La levée en pierre fut renouvelée sur une hauteur de 4 pieds environ. L'encaissement fut dégagé jusqu'à six pieds de sa superstructure, et cette partie fut reconstruite; l'ouvrage fut prolongé de 10 pieds, et l'on construisit l'épi, de 50 pieds de long, de 10 pieds de large et de 7 pieds de haut, à environ 125 pieds au nord du brise-lames.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6½ pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

Dépense, $1,336.56.

JUDIQUE (BAXTER'S).

Judique (Baxter's), ainsi nommé pour le distinguer de Petite Judique et de Judique (Pointe McKay), se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, près de la pointe Campbell, qui est à mi-chemin entre la Longue-Pointe et Pointe McKay, et à 4 milles de chacun de ces endroits.

Durant l'année, on a dépensée $891.52 pour l'achat des matériaux nécessaires à la construction d'un quai long de 176 pieds et devant atteindre un fond de 1½ pieds aux plus basses eaux. Ce quai consistera en un bloc en encaissement ininterrompu, à charge complète, et protégé par un doublage jointif long de 40 pieds et de 24 pieds respectivement du côté nord et du côté sud, à partir de sa tête du large.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 4½ pieds.

JUDIQUE (POINTE MCKAY).

Judique (Pointe McKay), comté d'Inverness, se trouve sur la côte est de la baie Saint-Georges, à 10 milles au sud de Port-Hood, et à 16 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

A la Pointe McKay, le brise-lames, commencé en 1898 et achevé en 1900, a 725 pieds de long et 20 pieds de large; il est muni d'un "L" de 20 x 20 pieds à son extrémité du large. L'ouvrage est en bois rond; sa substructure à claire-voie est en charpente créosotée, et il est pourvu de défenses jointives autour de son extrémité du large et de l'"L", et protégé par un talus en pierre du côté de la mer. A son extrémité du large, le tirant d'eau est de 6 pieds aux basses eaux.

Les marées de printemps atteignent 4½ pieds à cet endroit.

En 1902-3-4, on a dépensé $1,292.25 pour renouveler les longerons, la plate-forme et les lisses, qui avaient été emportées par la glace, et pour renouveler la charge de la construction et posé des défenses jointives sur une longueur de 550 pieds à partir de l'"L" du large.

En 1906-7, on a dépensé $399.54 pour reconstruire la partie du large de l' " L ", et pour poser de la pierre de carrière au talus, sur la face du brise-lames du côté de la mer, près du point où il est relié à l' " L ".

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $306.80 pour compléter le replacement des pierres du talus, et pour sauver une partie de la charpente et du lest qui avaient été emportés en février, alors que l'extrémité du large du brise-lames, " L " compris, fut considérablement endommagée.

ILES DE LA HAVE.

Les îles de la Have (Crooked Channel), comté de Lunenburg, en face de la côte sud de ce comté, et en face de la partie sud de l'embouchure de la rivière de la Have, sont au nombre de 30 à 40, dont la dimension varie de quelques yards à un mille carré.

La plupart des grandes îles sont habitées, leur population totale s'élevant de 200 à 300 habitants, qui s'occupent de pêchent et d'agriculture. Ces îles se trouvent de un demi-mille à trois milles de distance de la terre ferme, et elles sont plus ou moins reliées entre elles et à la terre ferme par des hauts-fonds et des battures de vase que recouvrent les hautes eaux de printemps, mais qui sont à découvert ou presque aux basses eaux; ces hauts-fonds et leur voisinage sont sillonnés par de nombreux chenaux et on y trouve des trous profonds; les bateaux y naviguent difficilement, ayant souvent à suivre des courbures accentuées.

Le principal chenal navigable qui traverse l'archipel, se trouve à peu près dans la direction est-ouest, et il porte, non sans justesse, le nom de " chenal tortueux "; son extrémité située vers la terre ferme aboutit dans la baie Verte, qui est formée par une longue et étroite barre de sable s'avançant d'environ un mille et quart à partir de la grève principale. Ce chenal ne permettait d'atteindre, ni directement, ni facilement, le village de Dublin-Ouest qui se trouve à environ deux milles au nord.

Afin de permettre à la population des grandes îles Bushe et Bell, de communiquer plus directement avec le village sur la terre ferme, où est le marché, en septembre et octobre 1893, le ministre fit creuser un chenal navigable (de 2,300 pieds de long et 40 pieds de large, avec un tirant d'eau de trois à quatre pieds aux basses eaux des marées ordinaires de printemps), entre l'extrémité de la grève de la Petite Rivière et l'île Bushe. Ce chenal qui commence au chenal Tortueux, s'étend vers le nord où il atteint des eaux profondes. Toute la construction fut faite à bras aux basses marées. Elle coûta $923.73.

En 1906-7, on dépena $1,097 pour rouvrir ce chenal sur une longueur de 1,100 pieds, sur une largeur de 18 à 20 pieds et sur une profondeur de trois à quatre pieds, le chenal s'étant obstrué durant les treize années qui suivirent son creusement.

En 1907-8 le ministère dépensa $899.50 pour approfondir et élargir, à bras, sur une longueur de 1,800 pieds, le chenal de navigation qui en 1893 avait pour la première fois été creusé entre l'île Bushe à l'est et l'extrémité de la grève de Dublin-Ouest, à l'ouest. Ce chenal a de 20 à 40 pieds de largeur, et de deux à quatre pieds de profondeur; il traverse des hauts-fonds vaseux qui se trouvent à sec aux basses eaux.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, est située à l'est de la baie Saint-Pierre, près de son entrée sur l'Atlantique, et à neuf milles environ à l'est de l'entrée sud du canal Saint-Pierre.

En 1891-2-3, on reconstruisit un brise-lames isolé qui avait été établi en 1876-7, et presque détruit en 1883. Ce brise-lames a 400 pieds de long et 20 pieds de large à sa plate-forme. Il comprend un noyau en charpente, qui repose sur les restes de l'ouvrage primitif. L'ensemble est recouvert de pierre, et est à talus de 3 pour 1 du côté qui fait face à la mer et à son extrémité du large; et à talus de 2 pour 1 du côté intérieur et à son extrémité de terre. Toute la surface de l'ouvrage, au-dessus de

l'étiage, fut recouverte de pierre de 15 pieds cubes chacune, au moins, et l'on remplit de béton les interstices entre les pierres au-dessus du niveau des hautes eaux .

Depuis l'achèvement de l'ouvrage, on a construit, au-dessus de l'encaissement, du côté de la haute mer, et au-dessus de ses extrémités, un mur en béton de trois pieds de large à son couronnement et de 4½ pieds de large à sa base; le couronnement est au même niveau que la plate-forme de l'ensemble.

Afin d'empêcher que le contre-courant de fond (*undertow*) ne pénètre dans le port par le pertuis qui existe entre l'extrémité de terre du brise-lames et la grève de l'est, à 1,195 pieds de distance, en 1903-4-5, sur une longueur de 1,145 pieds, et en travers du pertuis, on a construit un massif en bois rond, auquel on a ajouté une levée en pierre de 50 pieds de long à sa plate-forme, ce qui a complètement fermé le pertuis.

Depuis 1900, tous les ans, on avait constaté quelques dérangements à la plate-forme en pierre du brise-lames. Enfin, durant l'hiver 1904-5, pendant une tempête furieuse, des masses d'eau jetèrent contre le brise-lames de gros blocs de glace, qui disloquèrent la plate-forme en pierre et firent des brèches à la superstructure de la construction.

En 1905-6, on dépensa $491.49 pour aveugler provisoirement les brèches les plus dangereuses de la superstructure de cette construction.

En 1906-7, on vota $5,000 pour réparer complètement la construction, mais, vu la brièveté de la belle saison et la position désavantageuse de l'ouvrage, sur la somme votée il ne fut dépensé que $3,268.21 pendant l'année. Cependant, lorsqu'on suspendit les travaux, l'ouvrage n'avait plus rien à redouter.

Durant la dernière saison on a dépensé $993.81 pour continuer la construction commencée en 1906-7.

On a remis en place soigneusement les pierres de surface jusqu'au niveau des basses eaux, partout où c'était nécessaire, les rapprochant l'une de l'autre autant que possible. Au-dessus du niveau des hautes eaux les pierres furent juxtaposées les unes aux autres et les interstices entre elles remplis de béton de ciment. En ooutre, à l'extrémité du large, on construisit un mur de soutènement de 12 pieds de large, de 40 pieds de long et d'une hauteur moyenne de 7 pieds.

RIVIÈRE LARRY.

Rivière Larry, comté de Guysboro, se trouve à l'extrémité ouest de la baie de Tor, baie de la Nouvelle-Ecosse, à 24 milles à l'ouest du port de Canso.

Le port (un chenal qui traverse des hauts-fonds améliorés par des dragages), fut d'abord protégé vers l'est par une grève et une barre de galets. Or, depuis 1896, la grève, au point qui se trouve à l'extrémité nord de la barre, et la barre elle-même ont baissé et ont été emportés vers le chenal.

En septembre 1902, on signa un contrat pour la construction d'un brise-lames, destiné à remplacer l'abri que la grève et la barre offraient jadis. Ce brise-lames fut achevé en juillet 1904. Il comprend une levée en pierre à deux sections, ayant respectivement 125 et 379 pieds de longueur, et 14 pieds de largeur à 2 pieds au-dessus des hautes eaux. La hauteur moyenne de cette construction est de 6 pieds. L'ensemble comprend aussi un ouvrage central en encaissement, de 500 pieds de long, de 14 pieds de large à sa plate-forme et de 11½ pieds de haut en moyenne, protégés du côté de la mer par des défenses jointives et par un talus de pierre dont la pente à 2 pour 1 atteint les hautes eaux. Les levées et l'encaissement furent achevés à 4 pieds au-dessus des hautes eaux. A cet endroit les marées de printemps atteignent 6½ pieds.

Durant les années 1904-5-6-7, on a dépensé $3,591.28, dont $99.32 pour réparer et protéger la levée de pierre à l'extrémité du large du brise-lames, et $3,491.96 pour la construction d'un éperon à la face sud-ouest du brise-lames et près de son extrémité du large. Les dimensions sont: 125 pieds de longueur, y compris une levée en en pierre de 20 pieds, et 105 pieds d'encaissement à charge complète, et à défenses jointives du côté de la mer et à l'extrémité du large.

En septembre dernier, on a dépensé $26.80 pour enlever de la pierre qui avait été laissée sur une propriété particulière, en 1905-6, pendant que l'on exécutait les travaux.

LITCHFIELD.

Litchfield, comté d'Annapolis, est un établissement de pêcheurs et de fermiers, dont la population de 150 âmes environ est disséminée sur un territoire d'un mille de rayon au plus. L'établissement est située sur la côte sud de la baie de Fundy, à quatorze milles au nord-est de la lagune de Digby.

En 1904-5, on a dépensé $3,000 pour la construction d'un brise-lames devant donner abri à la flottille de pêche. L'ouvrage, qu'on ne pouvait achever vu l'insuffisance des fonds accordés, a 170 pieds de long, de 20 à 25 pieds de large, et de 8 à 15 pieds de haut. Il est solidement construit, en encaissement de bois rond, est à charge complète, et à doublage jointif du côté de la mer et à son extrémité du large. La face du côté de la mer est pourvue d'un parapet de quatre pieds six pouces de haut.

En 1905-6, on a dépensé $999.30 pour compléter le brise-lames et pour cheviller sa substructure à son extrémité de terre, substructure qui avait été minée par une crue exceptionnelle.

En 1906-7, on a dépensé $499.50 pour l'achat du bois nécessaire au prolongement du brise-lames.

En 1907-8, on prolongea le brise-lames sur une longueur de 60 pieds, et on construisit le chemin qui conduit de la route principale à cet ouvrage.

Durant l'année, la dépense s'est élevée à $1,916.76.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 30 pieds.

LITTLE BROOK (PETIT-RUISSEAU).

Petit-Ruisseau, comté de Digby, est situé sur la côte est, très peuplée, de la baie Sainte-Marie, (Baie de Fundy), à deux milles et demi de la Pointe de l'Eglise, à trente-trois milles de Digby, chef-lieu du comté, et à trente-six milles au nord de Yarmouth.

Quelques années avant la confédération et avec l'aide du gouvernement provincial, les habitants y avaient construit un brise-lames.

En 1873, un ouragan détruisit partiellement quatre massifs d'encaissement au centre du brise-lames, et on dépensa en réparations $600 qui provenaient de *The Provincial Navigation Securities.*

Depuis 1891-2, on a dépensé différentes sommes pour des réparations, améliorations, etc. Dans le rapport annuel de 1906-7 on trouvera des détails à cet égard.

En 1907-8, on a dépensé $1,999.10 pour démolir un vieux massif du côté de l'intérieur ou nord du brise-lames, ce massif étant non seulement en ruine, mais gênant les travaux du prolongement du brise-lames. On démolit et l'on reconstruisit une partie de la face nord de cet ouvrage, partie qui était attenante au vieux massif démoli. Le nouveau massif a 41 pieds de long, 20 pieds de large et 22 pieds de haut.

LITTLE HARBOUR (PETIT-PORT).

Petit-Port, comté de Pictou, se trouve dans le détroit de Northumberland, à environ 5 milles à l'est de l'entrée du port de Pictou.

Des $3,400 accordés en 1907-8, on a dépensé $1,148.52 pour acheter environ les trois quarts des matériaux nécessaires à la construction près du fond de Petit-Port, d'un appontement à massifs et travées, long de 324 pieds et atteignant un fond de 12 pieds aux plus hautes eaux.

LIVERPOOL.

Liverpool est une ville très active de 3,000 âmes, située à l'embouchure de la rivière Mersey, à environ 70 milles au sud-ouest d'Halifax. La population de Liver-

pool s'occupe de plusieurs industries, telles que pêche, constructions navales, exploitation du bois, fabrication de pulpe, production de force électromotrice, etc., etc.

Le port est obstrué par une barre. Durant l'exercice 1905-6, on a dépensé $2,998.02 pour l'enlèvement de rochers, surtout dans la barre. On a aussi enlevé 995 tonnes de pierre. Durant l'exercice 1906-7, on a dépensé $1,292.83 pour enlever 360 autres tonnes de pierre, et, durant le dernier exercice, une nouvelle somme de $972.50 pour enlever encore environ 285 tonnes de pierre.

A Liverpool, les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes-eaux, 4½ pieds.

LIVINGSTON'S COVE (ANSE LIVINGSTONE).

L'anse Livingston, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte sud du détroit de Northumberland, à environ 2 milles au sud-ouest du Cap Georges.

Afin de fournir un abri aux bateaux de pêche de cette région, et un débarcadère pour les vapeurs et les petits navires, en 1899, le ministère y fit construire une jetée qui atteint un fond de 9 pieds aux basses eaux. Cette jetée commencée en 1899, fut achevée en septembre 1902.

La construction a 312 pieds de long, et on y accède par une route de 105 pieds de long qui traverse une levée naturelle en glaise. Quant à la jetée, elle consiste en un massif ininterrompu, et en une culée avec murailles de soutènement en pierre, longue de 30 pieds et large de 18 à son couronnement. L'ouvrage comporte aussi un massif en encaissement de 80 pieds de long et de 24 pieds de large avec prolongement de même nature, de 202 pieds de long et 24 pieds de large, et muni d'un "L" à la partie sud de l'extrémité du large, "L" qui mesure 24 par 24 pieds. L'encaissement est fait en bois équarri, du pays, et les pièces sont disposées à intervalles de 7 pouces. Il est à charge complète, et pourvu de défenses. On a placé un doublage en bois dur à la face nord, ou de mer, de l'"L", ainsi qu'à son extrémité du large et à sa face sud.

A l'encontre des prévisions, on s'aperçut que les tarets endommageaient la construction, principalement à sa face du côté de la mer et à son extrémité du large. Aussi, pour la conserver en bon état, en 1903-4-5, on la munit d'un talus en pierre sur sa face de mer, sur une longueur de 20 pieds à partir de sa tête du large, et on enfonça des pilots créosotés à l'extrémité de sa face de mer, sur trois des côtés de l'"L".

En 1905-6, on a dépensé $1,000 pour surélever le talus de pierre, pour réparer l'encaissemeunt à son extrémité de terre, et pour protéger provisoirement à certains endroits la face intérieure de la construction qui paraissait endommagée par les tarets. Cet ouvrage de protection consiste en un doublage jointif, en bois du pays, enfoncé dans le sable.

En 1906-7, on a voté $1,800 pour mettre des pilots jointifs, en bois créosoté, à la partie du large de la face intérieure de la construction, et ce, sur une longueur de 120 pieds. Mais, comme le bois de charpente ne put être livré pendant l'exercice, sur la somme votée on ne dépensa que $711.28, pour ajouter au talus environ 120 yards cubes de grosses pierre, et pour acheter et poser le bois du pays avec lequel on a fait des clayonnages à la face intérieure de la construction où l'on doit enfoncer des pilots créosotés.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $1,800 pour acheter et poser 80 pilots en bois créosoté, à la face intérieure du brise-lames, et pour faire quelques petites réparations à l'extrémité de terre et aux encoignures du large de la construction.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 4½ pieds.

LOWER-WASHABUCK (POINTE MCKAY).

Pointe-McKay, Washabuck, en bas, comté de Victoria, se trouve sur la côte ouest de l'entrée du chenal Saint-Patrice, l'un des bras du lac Bras-d'Or, à environ deux milles de navigation de la ville de Baddeck.

A l'ouverture de la navigation, le vapeur *Blue Hill* qui transporte la malle, des marchandises et les passagers, fait deux voyages par jour entre Baddeck et Iona Station sur la ligne du chemin de fer Intercolonial. Or, comme la pointe McKay se trouve sur son trajet, en 1904-5, on y construisit un quai qui atteint 12 pieds de fond aux basses eaux, afin que les habitants communiquent directement avec ces endroits.

Le quai est à massifs et à travées. Il a 206 pieds de long, 20 pieds de large, et est muni d'un "L" de 20 x 20 pieds à la face ouest de son extrémité du large. Ce quai comprend: une culée de 28 pieds de long à son extrémité de terre; quatre massifs en encaissement de 17 pieds de long, et un encaissement de tête de 20 x 40 pieds. L'espace entre chaque massif est de 18 pieds. Les massifs sont construits en bois rond, posé à claire-voie, et créosoté jusqu'au niveau des hautes eaux du lac. Ils sont à charge complète et munis de défenses. Quant au massif du large, ou de tête, il est à doublage jointif sur ses faces, afin de le protéger contre la glace.

En 1905-6, on a dépensé $100 pour réparer les faces et les extrémités du massif du large.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $150.39 pour la construction d'un petit entrepôt à l'extrémité du large du quai.

MABOU-HARBOUR (PORT-MABOU).

Port-Mabou, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Jadis son entrée se trouvait à l'extrémité sud d'une série de dunes, et suivait un chenal tortueux qui n'offrait qu'un tirant d'eau de quatre pieds aux plus basses mers, cependant qu'une barre de sable l'obstruait.

En 1872, on entreprit de creuser un nouveau chenal à travers les dunes de sable et à leur extrémité nord.

En 1876, on acheva une jetée de 835 pieds de long, construite du côté sud du nouveau chenal, et, la même année, on obstrua l'ancien chenal. De 1876 à 1902, on a fait des dépenses, presque tous les ans, pour réparer la jetée, construire un ouvrage en fascines et pierres à sa partie sud, et établir des ouvrages de protection du côté nord du chenal.

A l'achèvement des réparations entreprises en 1901-2, les constructions étaient:—

Du côté du sud, (*a*) Les restes d'une jetée de 835 pieds de long et de 20 pieds de large, baignée par 12 pieds d'eau environ aux plus basses marées, et à talus à partir de 10 pieds au-dessous des plus basses eaux du côté du large, et de 2 pieds au-dessus des plus basses eaux du côté opposé.

(*b*) Une construction en fascines et pierres de différentes largeurs, s'étendant vers le large, à partir de l'extrémité du large de la jetée, sur une longueur de 1,600 pieds environ, et dont l'extrémité du côté de terre avait 8 pieds au-dessus des plus basses eaux, et l'extrémité du large 5 pieds au-dessous.

(*c*) Une construction en fascines et pierres, en arrière de la jetée, de 800 pieds de long, de 10 à 12 pieds de large à son couronnement, et de 7 pieds de hauteur en moyenne.

(*d*) Du côté du nord, 45 épis sur pilotis et fascines, dont 4 ont de 75 à 85 pieds de long, et un 45 pieds.

En 1903, le tirant d'eau minimum au plus basses eaux, à environ 600 pieds de la tête de la jetée était de 8 pieds 3 pouces. A cet endroit les marées de printemps atteignent 4 pieds. Depuis 1903, le tirant d'eau au-dessus de la barre a été porté, par des dragages, à environ 13 pieds aux plus basses eaux.

En 1905-6, on a dépensé $299.94 pour réparer les épis du côté du nord. En 1906-7, on a dépensé $1,999.90 pour réparer ces mêmes épis, et pour surélever le prolongement en fascines et pierres du côté du sud.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $2,000 pour réparer les épis du côté nord de l'entrée, et pour surélever l'ouvrage en fascines et pierres du côté du sud.

MALIGNANT COVE (L'ANSE MALVEILLANT).

L'anse Malveillant, comté d'Antigonish, est située sur la côte sud du détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre Arisaig et Georgeville, à 4 milles environ de chacune de ces localités.

En 1899-1900, on a voté $5,000 pour ouvrir un chenal de petite navigation, à travers une grève de gravier qui sépare le fond de la baie d'un petit étang, et pour construire des ouvrages devant protéger ce chenal.

On prépara un plan et un devis pour une construction devant atteindre un fond de 7 pieds aux basses marées de printemps, et on dépensa $3,893.35 pendant l'année pour acheter les matériaux nécessaires.

Les ouvrages projetés comprenaient la construction de jetées distantes de 60 pieds l'une de l'autre et situées de chaque côté du chenal. Au fond, qui serait creusé jusqu'à 2 pieds au-dessous des plus basses eaux, ce chenal serait élargi jusqu'à 30 pieds. Les jetées auraient 248 pieds, s'étendraient du côté de l'intérieur, traverseraient la grève et commenceraient là où s'arrêtent les basses eaux. Leur plate-forme, à ce point, mesurerait 10 pieds de large, les fondations devant être établies aux basses eaux. Quant aux jetées s'étendant des basses eaux vers le large, elles auraient une largeur de 16 pieds sur une longueur de 60 pieds, et 22 pieds de large sur une longueur de 30 pieds. Tous les encaissements seraient faits en bois rond du pays, à faces à claire-voie, à charge complète, et à doublage jointif sur leurs faces du chenal et leurs extrémités. Le doublage des faces des encaissements, du côté du chenal, à travers la grève, serait enfoncé dans celle-ci à la profondeur de quatre pieds au-dessous de l'étiage.

En 1900-1, on dépensa $6,123.64 pour la construction des jetées du large, ayant chacune 90 pieds de long, et pour celle de la jetée du côté de terre, à l'est du chenal, dont la longueur est de 188 pieds.

En 1901-2, on acheva les constructions projetées et on construisit un prolongement en encaissement de 60 pieds de long par 10 pieds de large, à la jetée de l'ouest ou de terre. Ce prolongement fut construit afin d'empêcher la réouverture de l'ancien chenal à travers la grève, et il coûta $2,464.85.

En 1902-3, l'extrémité de terre de la jetée de l'ouest, qui, sur une longueur de 70 pieds, avait été construite en contre-bas de l'extrémité du large, fut surélevée au même niveau que celle-ci, soit d'une hauteur de 2 pieds. Sa plate-forme fut planchéiée. A l'est de la jetée de l'est, et afin d'empêcher que la mer qui déferle sur la grève n'entraîne du sable dans le chenal entre les jetées, on construisit aussi des ouvrages devant protéger la grève, et qui comprenaient un massif en encaissement de 40 pieds de long par 12 pieds de large, et d'une hauteur moyenne de 10 pieds, et un prolongement en pilots, fascines et pierres, de 50 pieds de long. Pendant l'année, on dépensa $799.94.

Durant l'exercice clos le 30 juin 1904, on dépensa $1,099.07 pour construire un pilotage jointif en bois dur à partir de 20 pieds de la tête des jetées et sur leurs faces, pour remplacer une partie de la charge qui avait été emportée de l'extrémité des jetées, et pour prolonger sur une longueur de 40 pieds par un encaissement construit à l'est de la jetée de l'est, l'ouvrage de protection de la grève.

En 1904-5, on a voté $2,800 que l'on destinait à un pilotage jointif, en bois créosoté, devant être construit aux extrémités du large des jetées du chenal, où les tarets avaient affaibli la construction. On acheta les matériaux nécessaires, mais, avant la livraison du bois créosoté, on jugea qu'il était nécessaire de prolonger l'ouvrage de protection de la grève à l'est de la jetée de l'est. Il en coûta $500, le reste de la somme votée étant insuffisant pour la pose de tous les pilots à employer. Les faces des jetées furent munies de clayonnages afin de recevoir des pilots. Sur les 120 pilots, 35 furent enfoncés et assujettis à la face et à l'extrémité du large de la jetée de l'est. La dépense totale s'éleva à $2,799.94.

En 1905-6, on vota $1,000 pour établir un pilotage jointif, en bois créosoté, à l'extrémité du large et sur les faces de la jetée de l'ouest, le bois ainsi employé avait été acheté l'année précédente; et pour recharger les extrémités du large des deux jetées. Mais comme, durant une bourrasque, au printemps de 1905, 26 pilots avaient été balayés sur la grève et perdus, on ne put faire du pilotage jointif créosoté à toute l'extrémité du large. Le reste du pilotage fut donc fait provisoirement en bois dur. On rechargea les extrémités des deux jetées, et on renouvela une partie de leur plate-forme. Sur la somme votée, on ne dépensa que $998.42 pendant l'exercice.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on dépensa $1,030.17 pour acheter le bois créosoté nécessaire au pilotage jointif des faces de l'extrémité du large de la jetée ouest, et pour remplacer quelques traversines et quelques madriers de cette jetée. Or, comme les pilots créosotés furent livrés trop tard dans la saison, on ne put les mettre en place avant la fin de l'exercice.

MARBLE-MOUNTAIN.

Marble-Mountain, comté d'Inverness, est un établissement qui se trouve sur la côte nord de la Baie-Ouest, qui est un des bras du lac Bras-d'Or, à 14 milles environ à l'est du fond de la baie.

Il y a quelques années cette localité était de peu d'importance jusqu'au moment où les grandes carrières de calcaire qui s'y trouvent furent achetées par la compagnie Dominion Iron and Steel qui emploie un grand nombre de manœuvres et charge des navires avec la production de ces carrières, qu'elle utilise pour ses hauts-fourneaux.

Durant la saison de navigation, un vapeur fait quatre voyages par semaine entre Marble-Mountain et Grand-Narrows, où il rencontre les trains du chemin de fer Intercolonial.

Durant 1905-6, on dépensa $895 pour acheter les matériaux nécessaires à la construction d'un appontement de 185 pieds de long et atteignant un fond de 15 pieds aux basses eaux du lac.

En 1907-8, on dépensa $1,359.59 pour la construction de l'appontement, dont les matériaux avaient été achetés en 1905-6.

Cet appontement est à massifs et travées. Il a 185 pieds de long, 20 pieds de large, est muni d'un "L" de 24 x 24 pieds, au nord de son extrémité du large, et atteint un fond de 15 pieds aux basses eaux. Les massifs en encaissement sont en bois rond du pays, convenablement chargés et pourvus de défenses. La superstructure est recouverte d'une plate-forme en madriers d'épinette noire de 4 pouces d'épaisseur.

MARGAREE HARBOUR (PORT-MARGAREE).

Port-Margaree, à l'embouchure de la rivière Margaree, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à environ 30 milles au nord-est de Port-Hood. Ce port avait un chenal tortueux où la marée atteignait 4 nœuds de vitesse, et son entrée était obstruée par une barre de sable mouvant, où parfois l'on ne disposait que d'un fond de 5 pieds aux plus basses mers.

Le ministère a fait des dépenses pour construire et entretenir des ouvrages devant protéger le chenal. Il a aussi fait des constructions d'amélioration sur la côte ouest de l'entrée, et construit des ouvrages devant protéger la grève sur la côte de l'est.

Sur la côte ouest les constructions comprennent des ouvrages faits par le gouvernement provincial, et agrandis par le ministère, ainsi que des travaux d'amélioration entrepris en 1900-1.

Les anciens ouvrages du gouvernement provincial (reconstruits par le ministère), s'étendaient jusqu'à 400 pieds de la grève à travers ce qui n'était, avant les améliorations, qu'un faux chenal, pour atteindre un grand rocher, en face de l'entrée intérieure, et de là, à angles droits, jusqu'au bord du chenal.

La construction faite par le ministère s'étend vers le large sur une longueur de 595 pieds (à partir du côté nord de la construction du large faite par le gouvernement provincial), et suit le côté ouest du chenal. Elle comprend quatre sections: 85 pieds (construits en 1873), 130 pieds (construits en 1879), 200 pieds (construits en 1890), et 180 pieds (construits en 1899), et ayant respectivement une largeur de 18, 16, 18 et 20 pieds à leur partie supérieure, et 15, 14, 12 et 6 pieds de hauteur. Chaque section est en bois rond, à claire-voie sur ses faces, à charge complète et à défenses jointives sur ses côtés et à son extrémité du large. La partie supérieure du couronnement est de 4 pieds 4 pouces à 5 pieds au-dessus des plus hautes eaux. Quant à la profondeur, elle diminua de 7 à 2½ pieds, le long de la face du côté du chenal et aux plus basses eaux. Les grandes marées atteignent 4 pieds.

Les améliorations entreprises en 1900-1 et achevées en 1902-3 comprenaient, exception faite d'une partie de l'excavation sous-marine pratiquée dans le roc: l'augmentation en profondeur jusqu'à huit pieds aux basses eaux et sur une longueur de 400 pieds du prolongement situé du côté du chenal, et la construction d'un barrage divergent (*Shear-dam*) en deça de l'entrée et long de 180 pieds. Cet ouvrage comprenait une construction de 25 pieds en fascines et pierres, ayant 11 pieds de large à sa partie supérieure, 100 pieds de construction en fascines et pilots, de 10 pieds de large; et 55 pieds d'encaissement de 22 pieds de large, à fondation de fascines de 1 pied 3 pouces à 9 pieds 9 pouces aux plus basses eaux.

En 1903-4, 1904-5, et 1905-6, on fit des dépenses pour continuer l'excavation sous-marine dans le roc, pour des réparations générales et pour la reconstruction, sur une longueur de 239 pieds de la superstructure de l'ancienne construction, à travers le faux chenal.

En 1906-7, on a dépensé $1,002.09 pour la reconstruction partielle des ouvrages protégeant la grève à l'est de l'entrée, et pour recharger et réparer les ouvrages du côté ouest.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $2,007.78 pour compléter la reconstruction des ouvrages protégeant la grève du côté de l'est, et pour achever l'excavation sous-marine de roc, du côté ouest.

ILE MARGAREE.

L'île Margaree, comté d'Inverness, est située dans le golfe Saint-Laurent, à 2½ milles au large de la côte ouest de l'île du Cap-Breton, et à 27 milles au nord-est de Port Hood.

En 1899-1900 et 1900-1, on a dépensé $3,312.34 pour l'achat des matériaux nécessaires à l'achèvement partiel d'un quai situé près de l'extrémité sud de l'île. Cette construction a 98 pieds de long et 20 pieds de large, y compris une culée en pierre de 26 de long, et un massif en encaissement long de 72 pieds et atteignant un fond de 5½ pieds aux basses eaux.

En septembre 1900, pendant une tempête, le massif de 72 pieds, après avoir perdu sa charge, fut emporté à 17 pieds de son emplacement. Quant à la levée en pierre, elle fut détruite.

En 1901-2, on a dépensé $1,399.13 pour remettre en place et compléter le massif de 72 pieds, pour construire un encaissement de 28 pieds entre ce massif et la grève, et pour établir un chemin d'accès ou abord le long de la falaise.

En 1905-6, on a dépensé $499.68 pour réparer la partie intérieure de l'appontement, pour construire, du côté ouest, un mur en béton long de 18 pieds, large de 4 pieds et haut de 7 pieds en moyenne, ainsi que pour recharger et couvrir l'ouvrage, entre le mur et la face est de celui-ci.

Sur les $200 accordés en 1906-7, pour les réparations urgentes à faire à l'extrémité du large de l'appontement qui avait été détruite en décembre 1906, sur une longueur de 25 pieds, on dépensa $70.95 pour acheter les matériaux devant servir au revêtement de la face du large de l'appontement, et à ses défenses jointives. Une partie des matériaux nécessaires pour ces travaux avait été achetée en 1906-7.

RIVIÈRE MARGAREE.

La rivière Margaree, comté d'Inverness, est un grand cours d'eau qui traverse la partie ouest de l'île du Cap-Breton, et arrose de vastes et fertiles prairies avant de se jeter dans le golfe Saint-Laurent.

En 1907-8, on a affecté $1,000 pour la construction de barrages-divergents (*shear-dams*), etc., devant protéger les terres basses qui longent le bras nord-est de cette rivière.

Durant l'année, on a dépensé $735.44 pour acheter environ la moitié des matériaux nécessaires à la construction de deux barrages divergents l'un d'amont, l'autre d'aval devant se trouver dans l'établissement Ross Ingraham. Le coût prévu de ces barrages est respectivement de $2,300 et $1,200.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est le village le plus important de la côte sud de la baie de Fundy. Il est situé entre la lagune de Digby et la baie Scott, à 42 milles au nord-est de la lagune, à 36 milles au sud-ouest de la baie, et à 9 milles au nord de Middleton, une importante station du chemin de fer Dominion Atlantic. Margaretville a une population d'environ 500 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1837, une jetée y fut commencée par le gouvernement provincial. Plus tard, on la prolongea jusqu'à une longueur de 471 pieds, et en 1871, elle passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics. Depuis, elle fut fréquemment remise à neuf et réparée. En décembre 1885, cette jetée fut sérieusement endommagée par une tempête violente, qui y fit une brèche d'environ 150 pieds de long sur toute sa largeur, lui causant, en outre, d'autres avaries.

Le 3 août 1886, la compagnie de la "Jetée de Margaretville" céda au gouvernement ses droits sur cet ouvrage. Quant à la brèche et aux dégâts dont il vient d'être parlé, ils furent réparés en 1886-7. En octobre 1890, une très violente tempête fit une brèche de 117 pieds de long à l'extrémité du large de la construction. En mars 1894, le massif de 86 pieds de long qui restait du côté du large fut totalement détruit. En 1897-9, le massif du large fut reconstruit. Ce nouveau massif a 185 pieds de long, 42 pieds de large et de 22 à 23 pieds de haut. Il a été solidement fait en bois rond, et pourvu d'un revêtement jointif du côté de la mer et à son extrémité du large. En 1900-1, on a dépensé $500 pour renouveler le plancher à l'extrémité de terre de la construction.

En 1902-3, on a dépensé $768.21 pour munir d'un doublage ou revêtement la face de mer du brise-lames, sur une longueur de 155 pieds à son extrémité de terre, et pour enlever du gravier à l'est ou vers la rive, afin d'améliorer le mouillage des goélettes. On a aussi dépensé une somme additionnelle de $1,550.50 pour construire un nouveau brise-lames à 250 pieds à l'est de la construction principale. Ce nouvel ouvrage a 110 pieds de long, 16 pieds de large et 7 pieds de haut à son extrémité de terre, et 25 pieds de large et 16½ pieds de haut à son extrémité du large. La construction, qui est solide, est en encaissement de billes, bien munie de défenses, boulonnée et à charge complète.

En 1903-4, on dépensa $500 pour reconstruire, sur une petite longueur, l'extrémité de terre du brise-lames principal ou de l'ouest, dont la longueur est de 14 pieds, la largeur de 25 pieds et la hauteur de 8 pieds, et aussi pour construire un petit massif intérieur, à la face est de l'extrémité de terre, dont la longueur est de 22 pieds, la largeur de 7 pieds et la hauteur de 8 pieds. On fit aussi quelques petites réparations diverses à la plate-forme du brise-lames.

En 1904-5, on a dépensé $1,985.04 pour prolonger le brise-lames de l'est. Le nouveau massif a 90 pieds de long et 30 pieds de large. Lorsqu'il sera achevé, il aura 17 pieds de haut à son extrémité de terre et 26 pieds à son extrémité du large. A la fin de l'exercice, la nouvelle construction atteignait une hauteur de 10 pieds.

En 1904-5, on a dépensé $600 pour munir d'un revêtement une partie de l'extrémité du large du brise-lames, faisant usage de madriers créosotés de 6 pouces afin de n'avoir pas à craindre les dégâts que causent les *limnoria terebrans.*

En 1905-6, on a dépensé $1,579.85 pour construire un deuxième prolongement au brise-lames de l'est. Le nouveau massif a 90 pieds de long, de 28 à 30 pieds de large et de 20 à 23 pieds de haut. Il est solidement construit en encaissement de bois rond, à charge complète et bien pourvu de défenses. On a aussi réparé une petite brèche, que la mer et la glace avaient faite, l'hiver précédent, à la face de mer du brise-lames de l'ouest.

En 1907-8, on a dépensé $1,297.22 pour faire de grandes réparations et remettre à neuf l'extrémité de terre du brise-lames de l'est, et pour enlever une grande quantité de gravier au côté est de la construction, dans le fond du mouillage.

L'ANSE MCNAIR.

L'anse McNair, comté d'Antigonish, se trouve à la partie ouest de la baie Saint-Georges, à deux milles environ à l'ouest du cap Georges.

En 1872-3-4 et en 1878, sur la rive nord de l'anse, on a construit un brise-lames de 400 pieds de long et de 20 pieds de large, que l'on prolongea sur une longueur de 20 pieds. En 1879, des glaces flottantes emportèrent cette construction, excepté sur une longueur de 100 pieds à partir de son extrémité de terre, et la noyèrent par un fond de 3 à 6 pieds aux basses eaux. Durant l'été de 1883, on reconstruisit l'extrémité de terre sur une longueur de 70 pieds, et durant l'hiver de 1884, la construction fut prolongée sur une longueur de 94 pieds. Mais, en avril 1885, ce prolongement fut considérablement endommagé par les glaces, et par suite il fut emporté.

Durant les années 1886-7-8, les fondations de la construction endommagée furent draguées, et on construisit un nouvel ouvrage long de 160 pieds, large de 34 à sa plate-forme, et ayant une surface inclinée du côté de la mer. Quand cet ouvrage fut achevé, la longueur totale du brise-lames était de 330 pieds.

Toute la construction fut faite en bois du pays. Les tarets l'ayant affaiblie, en 1890-1-2-3-4, on protégea l'extrémité du large et ses côtés, sur une longueur de 20 pieds, au moyen d'un pilotage jointif en charpente créosotée, et la face de la construction, du côté de la mer, au moyen d'un talus en pierre de carrière.

De 1897 à 1901, l'épaulement en bois (*timber wall*), situé au-dessous du talus, ayant été détruit par les tarets, fut reconstruit jusqu'aux basses eaux et muni de défenses jointives en bois dur. On suréleva le talus en pierre jusqu'à la partie supérieure des défenses jointives, et on rechargea et on recouvrit la construction où c'était nécessaire.

Durant 1901-2-3, on élargit jusqu'à 30 pieds, et sur une longueur de 120 pieds, l'extrémité de terre de la construction faite partiellement en 1872, et en 1883, et qui n'avait que 20 pieds de large. En outre, on démolit l'ancienne superstructure jusqu'aux basses eaux et on la refit avec des matériaux neufs.

Durant 1903-4-5, on ajouta un prolongement de 80 pieds de long et de 32 pieds de large, à travers l'extrémité du large de l'ancien ouvrage et formant un L de 40 pieds de long. Cette construction fut faite afin de protéger l'ancien ouvrage et pour mieux abriter l'étendue d'eau en arrière du brise-lames. L'ouvrage est en bois rond créosoté jusqu'à mi-marée, à charge complète et muni de défenses. Il est protégé sur toutes ses faces du large par un revêtement jointif.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1907, on a dépensé $244.58 pour placer de la pierre au talus, recharger l'ouvrage à certains endroits, et renouveler un certain nombre de pièces de charpente de la plate-forme.

En 1907-8, on a voté $2,700 pour reconstruire la face de l'ouvrage du côté de la mer, depuis le niveau des basses eaux jusqu'à sa partie supérieure, et ce sur 16 pieds de large et 80 pieds de long, la substructure étant en bois créosoté, ces fonds devant

servir ausi à la construction d'un revêtement jointif sur la nouvelle face, et à exhausser le talus du large jusqu'au niveau de la haute mer.

Jusqu'à la fin de l'exercice, on a dépensé $2,317.21 pour acheter tous les matériaux nécessaires à la construction et pour y faire des réparations provisoires.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 4 pieds.

ANSE MCPHERSON.

L'anse McPherson, comté du Cap-Breton, est située sur la côte sud de la baie Est, un des bras du grand lac Bras-d'Or, à environ 32 milles au nord-est du canal Saint Pierre, et à 16 milles au sud-ouest du fond de la baie Est.

L'appontement projeté à cet endroit atteindra un fond de 12 pieds aux basses-eaux; il sera à massifs et travées, aura 100 pieds de long et 20 pieds de large, et sera muni d'un "L" de 20 x 20 pieds, à sa plate-forme, du côté est de son extrémité du large. L'ensemble comprendra une culée de 24 pieds de long, un massif de centre de 20 pieds de long, et un massif de tête de 20 x 40 pieds.

On construira la culée et les massifs en bois rond, créosoté jusqu'au niveau des hautes eaux. On mettra un doublage jointif aux faces du massif du large, et aux faces nord et ouest du massif du centre. Ce doublage jointif sera fait entre les défenses pour protéger l'ouvrage contre les effets de la glace.

La dépense pendant l'exercice s'est élevée à $112.54.

PORT DE MIDDLE COUNTRY.

Port-Country, comté de Guysborough, se trouve en Nouvelle-Ecosse sur l'Atlantique, à 36 milles à l'ouest du cap Canso. Ce port a un excellent ancrage qu'entoure la côte, et dont le fond est de 4½ brasses jusqu'à 4 milles dans les terres; les grands navires peuvent naviguer jusqu'à 6½ milles vers l'intérieur, et les petits atteindre la pointe Narrows à 8½ milles de la côte. Les embarcations remontent jusqu'à la limite de la marée, à 2 milles plus loin que cette pointe.

Durant l'année 1907-8, on a achevé la construction d'un quai dans le port de Middle Country, quai dont le contrat de construction avait été signé le 1er mai 1907, et on a dépensé $143.90 pour les journées de travail requises par le terrassement, le nivellement et le clôturage d'un chemin conduisant au quai.

Ce quai est à massifs et travées; il a 139½ pieds de long, et comprend une culée en pierre de 21 pieds de large, trois massifs intermédiaires d'environ 22 pieds 8 pouces de large, et un massif de tête de 22 pieds en prolongement de l'ouvrage par 32 pieds 4 pouces.

Sa hauteur, à son extrémité du large, aux plus basses mers, est de 14 pieds. A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds.

La dépense totale pendant l'exercice s'est élevée à $2,551.40.

MIDDLE EAST PUBNICO.

Middle East Pubnico, comté de Yarmouth, est un établissement très florissant de 400 à 500 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Il est situé sur la côte est du port de Pubnico, à 32 milles au sud-est de la ville de Yarmouth.

En 1904-5, on a dépensé $3,531.67 pour la construction d'un quai public sur pilotis. Ce quai a 250 pieds de long, 25 pieds de large, et est muni d'un "L" à son extrémité du large, ce qui lui donne, de front, une longueur de 50 pieds et une hauteur de 16 pieds. Aux hautes eaux ordinaires des marées de printemps, on dispose d'un tirant d'eau de 13 pieds sur le front de ce quai.

En 1907-8 on a dépensé $300 pour construire un revêtement à la face du large de l'appontement, sur une longueur de 55 pieds, en employant des madriers de 5 pouces, afin de protéger les pilots contre les glaces flottantes, et aussi pour enfoncer

15 nouveaux pilots-défenses le long de la face du large et du côté du nord, en remplacement de ceux qui avaient été brisés par la glace l'hiver précédent.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 14 pieds.

MIDDLE RIVER (BASSE).

Middle River, comté de Victoria, est un grand cours d'eau qui se jette dans la baie des Indiens, au nord du chenal Saint-Patrice, l'un des bras des lacs Bras-d'Or.

A environ cinq milles de son embouchure, la rivière coule à travers des terrains d'alluvions que modifient facilement les courants violents, particulièrement pendant les crues. Conséquemment, la rivière formait continuellement de nouveaux chenaux, ce qui occasionnait la perte de beaucoup de terrains de valeur.

Durant 1903-4-5, le ministère fit construire un barrage directeur de 600 pieds de long et de 16 pieds de large, fait sur pilotis, et à remplage de fascines et de pierres. Cet ouvrage avait pour but de fermer le chenal nouvellement formé, et de changer le cours de la rivière, l'amenant dans un chenal plus ancien et plus droit. Cette amélioration remplit le but qu'on voulait atteindre.

Cependant, un changement du cours de la rivière, qui, en amont du barrage, menaçait d'ouvrir un nouveau chenal en arrière de cet ouvrage et de l'isoler, nécessita, en 1906-7, la construction d'un petit barrage directeur de 150 pieds de long, en amont du premier, afin de fermer le nouveau chenal et de divertir le courant vers son ancien lit.

En décembre 1906, pendant l'inondation, le cours de la rivière changea de nouveau en amont des constructions, et le barrage d'amont, c'est-à-dire le petit barrage, fut séparé de la terre ferme et isolé, ce qui fit que la rivière se mit à couler entre les deux ouvrages. Aussi, en 1907-8, vota-t-on $6,200 pour les agrandir.

Etant donnée la rareté de la main-d'œuvre à l'époque de la fenaison et à celle de la moisson, jusqu'au 30 novembre, sur la somme votée on n'avait dépensé que $5,487.62 pour les travaux suivants:—

On prolongea l'ancien barrage, vers l'aval, sur une longueur de 442 pieds et une largeur de 10 pieds. Cet ouvrage fut fait sur pilotis avec fascines et pierres et à doublage de madriers du côté du chenal; on remit en place quelques pierres à l'extrémité d'aval de l'ancien barrage, sur sa face du côté du chenal; on répara le barrage d'amont et on le prolongea de 220 pieds vers l'amont du cours d'eau, et on construisit un troisième barrage à travers le chenal, en amont de l'ancienne construction, afin de la couvrir partiellement. Ce dernier barrage a 600 pieds de long, 15 pieds de large, est en pilots, fascines et pierres, et a pour but de diriger de nouveau le courant dans le lit de son ancien chenal.

MIDDLE-RIVER (HAUTE).

Upper Middle River, comté de Victoria, est un établissement situé sur les bords de la rivière Middle, un grand cours d'eau se jetant dans la baie des Indiens, du côté nord du chenal Saint-Patrice, lequel forme un des bras des lacs Bras-d'Or. Cette colonie est située à environ 11 milles de l'embouchure de la rivière.

En 1907-8, on a voté $2,100 pour la construction d'un barrage-directeur destiné à divertir et à redresser le cours de la rivière là où elle menaçait de quitter son lit, et pour ouvrir un nouveau chenal à travers des terrains bas de valeur.

Sur la somme votée, on a dépensé $2,089.79 pour la construction d'un barrage de 400 pieds de long. Sur une longueur de 100 pieds du côté de terre, l'ouvrage est en fascines et pierres, et sur les 300 autres pieds vers le large, il comporte trois rangées de pilots, sur une largeur de 15 pieds. L'ouvrage est solidement chargé en fascines et pierres et possède un doublage en madriers de trois pouces sur sa face du chenal.

On devra prolonger cette construction sur une longueur de 50 pieds environ, afin de pouvoir en tirer tout le parti possible.

ANSE MODESTIE.

Modest Cove (l'Anse Modestie), comté d'Halifax, est une petite anse bien protégée, sur la côte est de la baie Sainte-Marguerite, à environ neuf milles du fond de cette baie et à dix-huit milles à vol d'oiseau à l'O.S.O. d'Halifax. Cette anse sert de refuge à un certain nombre de bateaux de pêche appartenant à la localité et à son voisinage. La population s'y élève à 100 habitants environ, et s'occupe presque exclusivement de pêche.

En 1907-8, on a dépensé $398.60 pour enlever les rochers et les galets qui se trouvent à l'entrée de l'anse.

Les marées de printemps atteignent 6 pieds à cet endroit; les mortes-eaux, 5 pieds.

MOOSE-HARBOUR (PORT DE L'ORIGNAL).

Moose-Harbour (port de l'Orignal), est une petite colonie de pêcheurs de 125 âmes environ, qui se trouve à trois milles et demi au sud-ouest de la ville de Liverpool. Or cet endroit, une petite anse ayant été comblée, les pêcheurs ont été obligés de doubler Western-Head, à environ trois milles de là, ce qui les empêchait de fréquenter la localité dont il s'agit.

Pendant sa dernière session, le parlement a voté $1,200 pour la construction d'un brise-lames le long d'un récif qui se trouve à la partie extérieure du port.

Cette construction, exécutée durant l'exercice, a 80 pieds de long, 14 pieds de large à sa plate-forme, et une hauteur moyenne de 8 pieds. Son cube est approximativement de 381 yards; l'ouvrage est en pierre et ciment, ce qui porte le coût du yard cube à $3.17. Ce brise-lames est semblable, quant à son genre de construction et à la qualité des matériaux y employés, à celui de Western-Head.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds, les mortes-eaux, 5 pieds.

MORDEN.

Morden, comté de King, jadis appelé La Croix Française, est un petit village de pêcheurs et d'agriculteurs dont le nombree s'élève à 150 environ. Il est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à cinquante milles au nord-est de la lagune de Digby et à neuf milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer Dominion Atlantic.

La jetée ou brise-lames située le plus à l'ouest dans le comté de King fut commencée en 1846, à frais communs entre les habitants de la localité et le gouvernement provincial. Cette construction est en encaissement de bois rond, à charge complète, à doublage jointif du côté de la mer et à son extrémité du large. Sa longueur est d'environ 365 pieds, et sa largeur varie de 28 pieds, à son extrémité de terre, à 45 pieds, à son extrémité du large, où sa hauteur est de 26 pieds. On y a fait de nombreuses réparations, des renouvellements et des prolongements, dont les détails sont donnés dans le rapport annuel 1904-5.

En 1907-8, on a dépensé $100 pour enlever de nouveau le gravier qui s'était accumulé le long du brise-lames.

ÎLE MORRIS.

L'île Morris, comté d'Yarmouth, est située à douze milles à vol d'oiseau à l'E.S.-E. de la ville d'Yarmouth. Du nord au sud elle a quatre milles de long, et sa largeur maximum est de trois quarts de mille. Sa population est d'environ 100 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1907-8, le ministère a dépensé $599.88 pour le creusement d'un chenal, de 390 pieds de long, de 10 à 15 pieds de large et de 2 à 5 pieds de profondeur, à travers un isthme qui se trouve à environ un mille de l'extrémité sud de l'île, afin de faciliter les communications par bateaux entre les eaux baignant l'île à l'est et à l'ouest.

PORT-NEIL.

Port-Neil, comté de Victoria, est situé sur la côté est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin environ entre Ingonish et les baies d'Aspy.

Ce port se trouve à l'entrée d'une petite baie ouverte au sud et au sud-est, et qui s'étend jusqu'à un demi-mille environ dans les terres. Il est abrité au nord et à l'est par la pointe Neil, promontoire élevé de 10 à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux de printemps, mais il n'est pas sûr pendant les tourmentes du sud et du sud-est.

Port-Neil est une grande et importante station de pêche. Afin d'en protéger l'ancrage pendant les tempêtes du sud-est, on construisit, en 1901-2-3, un appontement à l'usage des petits navires et un brise-lames, atteignant 17 pieds de fond aux basses eaux, et situé au delà de l'extrémité sud de la pointe Neil. Cette construction est reliée à la route publique par un chemin de 79 pieds de long et de 20 pieds de large, qui a nécessité une tranchée à travers le rivage. Le brise-lames est en bois équarri jointif sur ses faces, excepté à son extrémité de terre, sur une longueur de 44 pieds, où l'on a employé du bois rond du pays. Quant aux dimensions de l'autre partie, elles sont de: 20 pieds de large sur une longueur de 114 pieds à partir de l'extrémité de terre, 24 pieds de large sur une longueur de 80 pieds, faisant suite à la précédente, et de 56 pieds de large pour le reste, soit sur une longueur de 32 pieds.

L'ouvrage est très solidement construit, il est à charge complète et muni d'un revêtement jointif sur ses faces du côté de la haute mer, à son extrémité du large, et sur sa face intérieure, sur une longueur de 112 pieds à partir de son extrémité du large. Sa substructure est en bois créosoté, et, du côté de la mer, il est protégé par un talus en pierre.

Durant l'exercice clos le 30 juin 1905, on a dépensé $952.79 pour enlever à l'intérieur du brise-lames des rochers et des galets de la grève, qui empêchaient l'accostage des bateaux, et pour déposer les pierres enlevées sur le côté du brise-lames qui fait face à la mer.

Durant l'exercice clos le 30 juin 1906, on a dépensé $1,189.44 pour chausser le talus en le recouvrant de 729 yards cubes de très grosses pierres.

Pendant une très forte tempête du sud-est, en décembre 1905, cet ouvrage fut battu par une très grosse mer, qui emporta une grande partie des pierres du talus et les rejeta par-dessus le brise-lames, le long de sa face intérieure, quoiqu'elles pesassent de une à trois tonnes chacune.

Ces pierres furent déposées sur une surface ayant 96 pieds de long et 12 pieds de large et sur une épaisseur de 4 pieds en moyenne. Or, comme ce nouvel état de choses empêchait tout débarquement en dedans du brise-lames, on dépensa, en 1907-8, $998.88 pour faire enlever par des scaphandriers environ 70 yards cubes de ces pierres, et pour les faire remettre sur le talus.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 4 pieds.

NEW GLASGOW.

New Glasgow, comté de Pictou, importante ville manufacturière et centre d'affaires, est située sur le prolongement est de la ligne du chemin de fer Intercolonial et au point extrême du refluement de la rivière Est de Pictou.

Le 12 mars 1908, on a signé un contrat au montant de $3,990 pour la construction d'un encaissement de 200 pieds, devant servir à prolonger un quai à New Glasgow, sous le contrôle d'une commission du port.

Durant le dernier exercice, on a dépensé $115.73, et $3,116.40 pour dragage.

NEW HARBOUR (NOUVEAU PORT).

Nouveau Port, comté de Guysborough, se trouve au sud de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Atlantique, à trente milles à l'ouest du port de Canso. Ce n'est qu'une baie

peu profonde ouverte au sud-est, au fond de laquelle se trouve l'embouchure de la rivière Sainte-Catherine, qui, jusqu'à 5 milles dans les terres, permet la navigation des petits bateaux.

En mai 1900, on a signé un contrat pour la construction d'un brise-lames à la pointe Noire, sur la côte sud de la baie. Cet ouvrage fut achevé le 27 septembre 1900.

Ce brise-lames comprenait une levée en pierre de 160 pieds de long et de 7 pieds de haut en moyenne établie entre la grève et le "Rocher Noir"; une levée en pierre de 89 pieds de long et de 18 pieds de haut en moyenne, prolongeant le "Rocher Noir"; et un encaissement de 150 pieds de long et de 25 pieds de large, à substructure créosotée et à talus de 1½ pour 1 du côté de la mer à partir du niveau des hautes eaux. La hauteur de l'encaissement sur 15 pieds de large, à son côté faisant face à la mer, est de 7 pieds, et de 3 pieds 4 pouces au-dessus des plus hautes eaux, sur une largeur de plus de 10 pieds au côté intérieur de la construction. Le fond, aux plus basses eaux est respectivement de 6 et 16½ pieds, aux extrémités de terre et du large de l'ouvrage.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 6 pieds.

En octobre 1900, la partie du large de la levée en pierre fut presque détruite. L'appontement fut légèrement endommagé et la plus grande partie de la pierre du talus, faisant face à la mer, fut emportée.

Durant les années 1901-2-3-4-5, on a dépensé $10,434.55 pour réparer et consolider l'encaissement; pour construire un mur en béton de 89 pieds de long, de 12 pieds de large à son couronnement et de 10 pieds de haut en moyenne, établi sur les vestiges de la levée du large; pour construire un mur en béton de 75 pieds de long, 8 pieds de large et 4 pieds de haut, en moyenne, au-dessus du "Rocher Noir"; pour reconstruire en pierre, sur une longueur de 30 pieds environ, l'extrémité de la levée en pierre du côté de l'intérieur; et pour construire un talus en grosses pierres (de 5 à 8 tonnes chacune), sur la face de mer du mur en béton, et au prolongement en encaissement.

En 1906-7, on a dépensé $907.27 pour réparer la levée en pierre, située entre la grève et le "Rocher Noir"; pour ajouter de la pierre au talus du prolongement en encaissement, du côté de la mer; et pour choisir et empiler, à Arichat Ouest, le bois créosoté nécessaire à la construction d'un massif projeté de 24 x 24 pieds, devant être construit par un fond de 12 pieds aux basses eaux, contre la face intérieure du prolongement en encaissement.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $1,299.16 pour achever les réparations de la face de mer du brise-lames, et pour acheter le bois créosoté, le bois du pays et les autres matériaux nécessaires, ainsi que pour construire le massif de 24 x 24 pieds entrepris en 1906-7.

BARRAGE DE LA RIVIÈRE DU NORD.

La rivière du Nord, Sainte-Anne, comté de Victoria, se jette dans le port de Sainte-Anne sur la côte nord. Ce port se trouve sur la côte nord-est de l'île du Cap Breton.

L'embouchure de cette rivière donne accès au port; elle est large, assez profonde, et permet à la marée de remonter le cours d'eau sur un parcours de deux milles environ, jusqu'à un point où il se rétrécit et est traversé par un pont public.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, on construisit un barrage de 550 pieds de long, et de 10 pieds de large, à environ ½ mille en amont du pont. Ce barrage consiste en pilotis, fascines et pierres, et porte un revêtement jointif sur sa face du chenal. Il a été construit pour empêcher que, pendant les crues, la rivière ne sorte de son lit naturel en se frayant un nouveau chenal à travers les terrains bas de valeur que baigne ce cours d'eau.

La dépense s'est élevée à $2,395.30.

QUAI DE LA RIVIÈRE DU NORD.

La rivière du Nord, comté de Victoria, se jette dans le bras nord du port de Sainte-Anne, sur la côte est de l'île du Cap-Breton.

En 1898-9-1900, le ministère y fit construire un quai à la pointe Seymour, du côté nord de l'embouchure de la rivière du Nord. Ce quai atteint un fond de 9 pieds aux basses eaux. Il comprend: un chemin d'abord de 64 pieds de long et 16 pieds de large; un appontement à massif et travées de 63 pieds de long et 20 pieds de large; et un prolongement sur pilots créosotés, de 175 pieds de long et 20 pieds de large, avec un retour de 20 pieds, à son extrémité du large.

Comme, à certains endroits, la plate-forme du quai était dangereuse et impropre au trafic, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on dépensa $40.01 pour renouveler, là ou c'était le plus nécessaire, les longerons et une partie de celui-ci.

NYANZA.

Nyanza, comté de Victoria, est un petit établissement situé à sept milles à l'ouest de Baddeck, et sur la baie des Indiens, qui est sur la côte nord du chenal Saint-Patrice, lequel forme l'un des bras des lacs Bras-d'Or.

Les vapeurs de la *Bras d'Or Steam Navigation Co.* qui, pendant la belle saison, naviguent entre les Sydneys et Whycocomagh, font escale à Nyanza, qui est aussi le port d'expédition d'une grande et importante région agricole.

Le quai, construit par le ministère en 1893-4-5, et élargi en 1901-2, a 136 pieds de long et 40 pieds de large. Il atteint un fond de 12 pieds aux basses eaux, est construit en fascines, et ses côtés sont inclinés à 1 pour 6. Sa plate-forme est recouverte de gravier, et il est muni de pilots de défense en bois dur.

Pendant 1902-3, on construisit un entrepôt de 30 x 18 pieds, sur le côté ouest de l'extrémité de terre du quai; et, pendant 1905-6, on acheta une étendue de terrain d'environ une acre, afin d'y établir un parc à bestiaux, moutons, etc., pour y garder ces animaux en attendant qu'on les embarque.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $426.44 pour remplacer par des pilots créosotés, douze des pilots de défense, en bois dur, à l'extrémité du large et aux coins du quai; et pour consolider les coins du large du quai, ainsi que pour réparer la plate-forme et les lisses.

L'ÉTANG AUX HUÎTRES.

L'étang aux Huîtres, comté de Guysborough, est un des nombreux étangs de la côte nord de la baie Chedabucto, lesquels, entre le cap Argos, sur la côte sud de l'entrée du détroit de Canso, et le port de Guysborough, distant de 15 milles de ce cap, offrent seuls des ports où peuvent mouiller les bateaux.

En 1876 on améliora l'entrée de l'étang en la creusant à bras, et on la protégea à l'est par la construction d'un brise-lames de 180 pieds de long. En 1884-5, on prolongea le brise-lames sur une longueur de 105 pieds, sur fond plat, à sec aux plus basses eaux. La largeur de l'ouvrage du côté de l'intérieur est de 14 pieds, tandis que celle du prolongement est de 16 pieds. En 1896-7, on consolida et on répara ce brise-lames. Depuis 1885, la grève ayant été entamée graduellement et emportée, jusqu'à mi-marée, immédiatement à l'ouest de la construction, et le sable et le gravier de cette grève ayant été emportés dans l'étang, le fond, qui y était de 18 pieds à l'ancrage, ne fut plus que de 6 pieds aux basses eaux.

En 1897-8, on signa donc un contrat pour la construction d'un épi sur la rive ouest, de 400 pieds de long, 12 pieds de large sur une longueur de 360 pieds à partir de son extrémité de terre, et 16 pieds de large sur ses quarante derniers pieds vers le large. Quant à sa hauteur, elle serait de 8 pieds, la plate-forme de l'ouvrage devant se trouver à quatre pieds au-dessus des plus hautes eaux. Cet épi fut achevé en 1898-9.

En 1904-5, on dépensa $449.69 pour la construction d'un éperon de 40 pieds de long, de 16 pieds de large et de 8 pieds de haut, à l'extrémité du large de l'ouvrage protégeant la grève à l'ouest de l'entrée.

En 1905, le fond était de 1 pied 6 pouces au-dessus de la barre qui obstrue l'entrée de l'étang, et ce aux plus basses eaux. A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds.

Des $1,700 accordés en 1907-8 pour le prolongement du brise-lames situé sur la rive est de l'entrée, et pour dragage, on dépensa $45 pour acheter une partie des matériaux nécessaires à la construction du prolongement projeté, de 100 pieds de long, au brise-lames de l'est.

L'ANSE PARKER.

L'anse Parker, comté d'Annapolis, est une petite échancrure de la côte sud-est de la baie de Fundy, à 15 milles au nord-est de la lagune de Digby, et à sept milles au nord d'Annapolis, chef-lieu du comté. La population de cet établissement est d'environ 250 personnes, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1883-4, le ministère construisit un petit brise-lames en encaissement, long de 200 pieds, de 23½ à 26 pieds de large à sa plate-forme, et haut de 16 pieds à son extrémité du large, permetttant d'atteindre à marée haute un fond de 11 pieds.

En 1900-1, le ministère prolongea le brise-lames sur une longueur de 101 pieds, au coût de $3,749.

En 1903-4, le brise-lames fut de nouveau prolongé sur une longueur de 130 pieds, et on le munit, à son extrémité du large, d'un "L" de 82 pieds de front. Cet ouvrage a été construit à l'entreprise, et a coûté $10,212.60. Il a de 20 à 29 pieds de haut; son corps principal a 26 pieds de large, et l' "L" 30 pieds de large à la plate-forme. Du côté de terre, la face de la construction est à plan incliné de 1 pour 6, tandis que du côté de l'est la face est verticale et munie d'un parapet en bois, solidement construit et ayant 4 pieds 9 pouces de haut.

En 1903-4, on a dépensé $1,191.10 pour reconstruire la superstructure sur une épaisseur de 2 à 4 pieds, et 25 pieds de largeur, à l'extrémité de terre (ancienne partie du brise-lames), et pour protéger la plage, à l'est de l'ouvrage, au moyen de grandes pierres, afin d'empêcher que la mer ne mine la construction.

En 1905-6, on signa un contrat, au montant de $7,100 pour la construction d'un nouveau prolongement au brise-lames.

En 1907-8, ce prolongement fut achevé et on dépensa une somme additionnelle de $144.25 pour enlever des blocs du voisinage du brise-lames. La dépense totale en 1907-8, s'est élevée à $1,826.75.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 30 pieds.

PARRSBORO.

Parrsboro est une ville de près de 3,000 âmes, située sur les bords du bassin de Cumberland, à environ vingt milles de la ville de Springhill. De ce port, on expédie par mer, chaque année, pour une valeur de trente-cinq millions de dollars environ de bois de charpente. C'est aussi le port d'expédition de la *Cumberland Coal and Railway Company*, dont la production annuelle est actuellement d'environ 500,000 tonnes. En outre, Parrsboro est entouré par une large bande de terrains agricoles, dont la production est très importante.

Etant donnés les changements survenus généralement quant aux conditions d'expédition, lesquels nécessitent des navires d'un plus fort tirant d'eau et d'un plus fort tonnage, ce port ne possédait plus un mouillage propice au nouvel état de choses. Aux hautes marées ordinaires de printemps, le fond y était de 16 pieds, tandis qu'aux basses eaux ce port, ou plutôt ce havre, était et est encore complètement à sec. Afin donc de satisfaire aux exigences du commerce actuel, M. Shewan, ingénieur-résidant, de

Saint-Jean, N.-B., fit les levés voulus, et en juin 1906, on signa un contrat pour le dragage d'un chenal de 2,100 pieds de long et de 100 pieds de large, qui, une fois achevé, porterait le mouillage à 21 pieds aux hautes marées ordinaires de printemps. L'entrepreneur de cet ouvrage fut M. Hugh McDonald, de Sydney. Quant au montant du contrat, il était de $27,950.

Durant l'exercice 1906-7, on a enlevé 15,000 yards cubes de déblais.

Durant le dernier exercice, on a achevé de façon satisfaisante le reste des travaux spécifiés dans le contrat, excepté toutefois ceux d'une partie de la construction qu'on décida d'abandonner.

Le contrat comportait le creusement de ce chenal, à partir du quai de la *Cumberland Coal and Railway Company,* et aussi le creusement d'un bassin le long du côté intérieur du quai. Ce bassin devait avoir 200 pieds de large, 250 pieds de long, et une profondeur variant de 3½ à 5 pieds.

Plus tard, on jugea qu'il ne convenait pas de creuser le bassin, mais de porter le chenal au moins à quarante pieds à partir de la tête du quai.

Les dépenses s'élevèrent à $10,583.87.

PEREAUX.

Pereaux, comté de King, est une riche et prospère région agricole, dont la population est de 300 à 400 âmes. Elle est située sur la côte ouest du bassin des Mines, à trois milles au nord de Kingsport, et à cinq milles au sud du Cap Blomidon. Entre Kingsport et le Cap Blomidon se trouve une fertile région agricole très peuplée.

Durant l'exercice 1901-2, on a dépensé $661.99 pour construire une partie d'un appontement devant servir à l'expédition des fruits, des produits de la ferme, etc., et au débarquement de charbon et de marchandises diverses. Cet ouvrage fut achevé de façon satisfaisante durant 1902-3, au prix de $1,329.96. L'appontement a 180 pieds de long, 25 pieds de large et 20 pieds de haut à son extrémité du large, où aux hautes eaux, on dispose d'un tirant d'eau de 17 pieds.

Durant l'hiver 1904-5, le plus rigoureux dont on ait souvenance dans les provinces maritimes, toute cette construction fut enveloppée de glace compacte, qui, pendant une série de hautes marées exceptionnelles, souleva plusieurs pilots et détruisit toute la construction au point de la rendre pratiquement inutile.

En 1906-7, on a dépensé $2,796.99 pour reconstruire cet ouvrage en massifs et travées. A la fin de l'exercice la nouvelle construction n'était pas tout à fait achevée.

En 1907-8, on a dépensé $860.21 pour continuer cette construction.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent plus de 40 pieds.

PETITE-RIVIÈRE.

Petite-Rivière, comté de Lunenburg, est le centre d'une région agricole et forestière très active. Cette localité est située à environ 12 milles au sud-ouest de la ville de Bridgewater, et à six milles à l'ouest de l'embouchure de la rivière La Have. Le village, dont la population est d'environ 500 âmes, est à l'embouchure d'une petite rivière, dont il porte le nom. La gare de chemin de fer la plus voisine est à six milles, et le port le plus près, celui de La Have, est aussi à six milles.

Le chenal de la rivière qui se jette dans une baie peu profonde après avoir traversé une plage de sable, forme un petit port. Ce chenal est navigable pour de grandes chaloupes voguant à la rame, mais aux hautes mers seulement. Aussi, les riverains de ces parages éprouvent-ils de grandes difficultés pour s'approvisionner, vu que les provisions leur parviennent par des goélettes qui jettent l'ancre dans la baie.

Durant l'exercice 1905-6, le ministère a dépensé $3,999.83 pour acheter les matériaux nécessaires à la construction d'un brise-lames, qui serait placé sur la côte ouest du port, pour en empêcher l'ensablement, et qui tiendrait lieu de barrage-divergent, afin de maintenir le courant de la rivière dans un étroit chenal, dont les eaux cureraient l'entrée du port en en chassant les sables

En 1906-7, on a dépensé $5,681.56 pour la construction de cet ouvrage. Ce brise-lames a 1,220 pieds de long. Sur ses premiers 900 pieds sa largeur est de 16 pieds, tandis que pour le reste (320 pieds), elle est de 20 pieds. Sa hauteur est de 5 à 13 pieds. Il repose sur des matelas de fascines de 20 à 30 pieds de large et de 2 pieds environ d'épaisseur.

En 1907-8, on a dépensé $1,824.95 pour achever cette construction et pour réparer une brèche qu'une violente tempête avait pratiquée à son extrémité de terre.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

L'ANSE PHINNEY.

L'anse Phinney, comté d'Annapolis, est un petit enfoncement sur la côte au sud de la baie de Fundy, à neuf milles à l'est de l'anse Parker, et à trois milles à l'ouest d'Hampton. La population de l'endroit, sur un rayon d'un mille et demi, est d'environ 150 habitants, dont les deux tiers du revenu proviennent on peut dire de la pêche, et le reste des travaux de la terre.

Le manque d'abri pour la flottille de pêche qui compte environ 25 bateaux, y empêche considérablement le développement de cette industrie. Aussi, en 1907-8, le ministère y fit-il construire un brise-lames par un entrepreneur. Cette construction a 200 pieds de long, 27 pieds de large, 9 pieds de haut à son extrémité de terre, et 23 pieds de haut à son extrémité du large, où, aux hautes mers, on dispose d'un tirant d'eau de 20 pieds. L'ouvrage est solidement construit en encaissement de bois du pays. Il est bien pourvu de défenses, boulonné et à charge complète.

En 1907-8, les dépenses se sont élevées à $4,493.23.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent environ 30 pieds.

L'ÎLE PICTOU.

L'île Pictou est située dans le détroit de Northumberland, à environ dix milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou.

Cette île possède deux quais—sur sa côte sud, l'un près de son extrémité ouest, l'autre, connu sous le nom de "quai est" près du centre. Le quai ouest a 324 pieds de long et 20 pieds de large (excepté sur une longueur de 55 pieds à son extrémité de terre où il n'a que 12 pieds de large.) Ce quai était muni d'un "L" de 20 x 30 pieds au côté est de son extrémité du large, avant qu'on ne l'agrandit en 1902-3. Quant au quai est, avant 1906, il avait 328 pieds de long et 20 pieds de large. Aux extrémités du large des quais est et ouest, on disposait respectivement de tirants d'eau de 4 pieds 6 pouces et 4 pieds 9 pouces. Les marées de printemps atteignent 6 pieds.

En 1901-2, on a dépensé $609.60 pour réparer le quai est. En 1902-3, on a dépensé $942.56 pour réparer et consolider le quai ouest, et pour construire un massif en encaissement de 30 x 30 pieds, à l'extrémité du large de l'"L". En 1905-6, on a dépensé $172.30 pour réparer les quais est et ouest.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $318.69 pour reconstruire et réparer une partie de l'extrémité du large du quai ouest.

PLYMPTON.

Plympton, comté de Digby, est un village de 200 à 300 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Il est situé sur la côte est et près du fond de la baie Sainte-Marie, à douze milles au sud-ouest de Digby, et à huit milles au nord-est de Wymouth.

Quelques années avant la Confédération, le gouvernement provincial y construisit un quai en encaissement de 230 pieds de long, 35 pieds de large, et de 22 pieds de haut à son extrémité du large, où, aux hautes marées ordinaires de printemps, on dispose d'un tirant d'eau de 19 pieds.

En 1874-5, le ministère fit prolonger le quai en y ajoutant un massif de 34 pieds carrés, et aussi exécuter quelques réparations nécessaires au reste de la construction.

En 1900-1, on y fit de grandes réparations qui coûtèrent $1,200.

En 1904-5, on dépensa $1,000 pour prolonger le quai en y ajoutant un nouveau massif de 35 pieds de long, sur 35 pieds de large, et de 22 pieds de haut.

En 1905-6, le ministère dépensa $2,500 pour achever le prolongement qui avait été commencé en 1904-5, et pour construire un nouveau prolongement de 65 pieds de long, de 20 à 34½ pieds de large, et de 19 pieds de haut.

En 1907-8, on dépensa $600 pour la construction d'un entrepôt, situé sur le brise-lames, pour la plus grande commodité des expéditeurs, affréteurs et négociants de la localité.

Le 12 juin 1888, cette construction passa sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 22 pieds; les mortes-eaux, 18 pieds.

POIRIERVILLE.

Poirierville, comté de Richmond, communément nommé D'Escousse d'En Bas, est une localité de la côte nord-est de l'île Madame, sur la côte sud de l'entrée de la passe Lennox, qui sépare cette île de celle du Cap-Breton.

Le 19 septembre 1906, on signa un contrat au montant de $7,575 pour la construction d'un quai public. Mais, étant donné le retard apporté à la livraison du bois créosoté nécessaire, les travaux de construction ne furent commencés que le 24 septembre 1907.

L'ouvrage entrepris a 340 pieds de long, 20 pieds de large, et il s'étend jusqu'aux basses eaux. Il est muni d'un "L" de 20 x 20 pieds au côté sud de son extrémité du large. L'ensemble comprend des massifs en encaissement et travées. Les encaissements sont en bois rond, leur substructure en bois créosoté. Afin de les protéger contre la glace, les faces du massif du large, et les faces du côté de la mer, ainsi que les extrémités du large des deux avant derniers massifs, devront être munies d'un revêtement jointif.

Les travaux se poursuivirent jusqu'au 30 novembre 1907, alors qu'on les suspendit pour le reste de la saison. A cette date tous les massifs étaient construits à la hauteur voulue, et pourvus de leur charge complète. On avait aussi posé environ la moitié des traversines de la plate-forme, des massifs en encaissement et des travées. Restait à faire: la pose de longerons, de la plate-forme, des lisses, des défenses de la superstructure et le doublage.

Durant le dernier exercice, les dépenses se sont élevées à $6,088.05.

RIVIÈRE POMQUET.

La rivière Pomquet, comté d'Antigonish, est un grand cours d'eau qui se jette dans le port de Pomquet, sur la côte sud de la baie Saint-Georges. En 1907-8, on accorda $600 pour la protection des terrains morcelés que traverse la rivière, de grands dégâts ayant résulté de la désagrégation des berges de celle-ci.

Jusqu'au 31 mars 1908, sur la somme allouée, on avait dépensé $414.50 pour la construction d'un barrage en fascines et pierres, de 60 pieds de long, de 8 pieds de large à sa plate-forme, à faces en pente de 1 pour 4, et d'une hauteur de 7 pieds en moyenne, qui a été placé immédiatement en aval du confluent de la rivière Pomquet et de la rivière Noire. En outre du barrage, on a exécuté un ouvrage en fascines et pierres de 80 pieds de long qui suit la berge immédiatement en amont du barrage. Cet ouvrage est destiné à empêcher que cette berge ne soit endommagée au printemps par de fortes glaces.

LAC PORTER.

Le lac Porter, comté d'Halifax, est une longue et étroite nappe d'eau douce qui s'étend presque exactement dans la direction nord-sud, et qui se trouve presque au milieu du comté d'Halifax, c'est-à-dire à environ 15 milles à l'est de la capitale de cette province. La longueur du lac Porter est d'environ 18 milles, et sa largeur de un quart à un demi-mille. La profondeur de ce lac étant assez considérable sur toute sa longueur, il est navigable d'une extrémité à l'autre pour des navires de 60 tonnes. Le plan d'eau normal du lac est de 2 à 3 pouces au-dessus des hautes eaux ordinaires de printemps.

Jusque vers 1873, la décharge du lac qui s'effectue dans l'Atlantique, après avoir traversé une grève de gravier d'environ 200 pieds de large, était navigable pour des goélettes d'un tirant d'eau de six pieds. Aussi, faisait-on alors, un trafic considérable sur ce lac, dont on se servait pour l'exportation des billes, du bois de charpente, du bois de corde, ainsi que pour celle des produits de la ferme et de la pêche. Depuis cette époque, la décharge du lac s'est peu à peu comblée sans interruption, le gravier qu'y poussaient les tempêtes du sud et de l'est s'y étant accumulé. Afin donc de conserver son existence, d'empêcher que le chemin qui suit le bord du lac ne soit inondé, et d'y laisser pénétrer le poisson, le ministère a fait les petites dépenses suivantes:—

1881-1882	$ 200 00
1884-1885	200 00
1889-1890	200 00
1892-1893	147 00
1897-1898	100 00
1898-1899	200 00
1899-1900	150 00
1902-1903	49 99
1903-1904	300 15
1904-1905	160 40
1905-1906	61 18
1906-1907	38 71
1907-1908	223 71
	$2,031 14

Ces dépenses n'ayant contribué, temporairement, qu'à améliorer un peu l'état des choses, en 1907 le ministère dépensa $8,262.44 pour commencer la construction d'un chenal permanent à travers la langue de terre, de 2,400 pieds de large, qui sépare la majeure partie du lac, du fond du port de Trois-Brasses. En 1901-2, on dépensa une nouvelle somme de $5,987.24 pour cette décharge permanente. En 1902-3, on dépensa $2,455.67 pour ce même chenal permanent de décharge, et $49.99 pour la décharge temporaire, ou " ancienne ".

En 1904-5, on dépensa $4,248.67 pour la décharge nouvelle ou permanente.

En 1905-6, on dépensa $968.68 pour la décharge permanente, et $61.18 pour la décharge temporaire.

En 1906-7, on dépensa $38.71 pour rouvrir la décharge temporaire.

Durant l'année 1905-6, on dépensa $199.92 pour commencer à Graham's Head les travaux exigés par une nouvelle décharge.

En 1907-8, on dépensa $223.71, à différentes époques, pour rouvrir l'ancienne décharge qui se remplit de sable et de gravier après chaque bourrasque d'est.

PORT-GEORGES.

Port-Georges, comté d'Annapolis, est un village de 400 âmes, situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à 37 milles au nord-est de la lagune de Digby, à 41 milles au

sud-ouest de la baie Scott, à neuf milles au sud-ouest de Margaretville, et à sept milles au nord-ouest de Middleton, qui se trouve sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic.*

A cet endroit, quelques années avant la confédération, le gouvernement provincial construisit un brise-lames à l'ouest du port, et une jetée à l'est. Le brise-lames a 440 pieds de long, de 25 à 35 pieds de large à sa plate-forme et environ 25 pieds de haut à son extrémité du large, où il atteint un fond de 21 pieds aux hautes marées ordinaires de printemps.

Cet ouvrage est en encaissement de bois rond, et à charge complète en pierre. Sa face ouest, ou de mer, et son extrémité du large sont munies d'un doublage jointif.

Du côté est du port, le quai a 205 pieds de long, 20 pieds de large et 18 pieds de haut à son extrémité du large. Il est construit en encaissement de bois rond, et à son extrémité du large, sur laquelle on a construit un petit phare, il est à revêtement jointif. En 1874, ce port passa sous le contrôle du ministère, qui, cette année-là et l'année suivante, dépensa $7,000 pour réparer et renouveler les faces du brise-lames, qui était très pourri.

Depuis on a fait de grandes dépenses pour des réparations et des améliorations, dont on trouvera le détail dans le rapport annuel 1904-5.

En 1907-8, on a dépensé $3,050.68 pour démolir et reconstruire une partie de l'extrémité de terre du brise-lames, qui était très vieille et très abîmée. La nouvelle section a 50 pieds de long, 31 pieds de large et de 14 à 16½ pieds de haut.

Le 12 juin 1888, cette construction passa sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 30 pieds.

PORT HAWKESBURY.

Port Hawkesbury, comté d'Inverness, se trouve sur la côte est du détroit de Canso presque en face de Port Mulgrave.

En 1902-3, 1903-4 et 1904-5, on acheta et on reconstruisit, à cet endroit, un quai connu sous le nom de " long quai ". En 1904-5, on construisit un entrepôt sur l'extrémité du large du quai, et on répara et améliora un vieil entrepôt qui se trouvait près de son extrémité de terre; ces travaux coûtèrent $1,979.

En 1905-6, on dépensa $249.77 pour réparer et consolider le mur de soutènement de l'abord du quai ,et pour déplacer et améliorer le vieil entrepôt.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $293.14 pour planchéier la plate-forme de l'entrepôt à l'extrémité du large du quai; pour réparer et consolider les défenses horizontales à la partie du large du revêtement aux coins du large du quai, et pour construire une coupée sur le côté intérieur de la tête du quai.

PORT HILFORD.

Port Hilford, comté de Guysborough, se trouve au fond de la baie des Indiens, sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, à cinq milles à l'est de l'embouchure de la rivière Sainte-Marie.

En septembre 1900, on y acheva les travaux entrepris à la suite d'un contrat intervenu en septembre 1899. Ce contrat spécifiait la construction d'un brise-lames de 300 pieds de long, de 22 pieds de large, et muni d'un " L " de 22 pieds au nord de son extrémité du large.

Quelques dépôts s'étant formés le long de la construction, du côté de la mer, à la suite d'affouillements survenus pendant une tempête le 14 août 1900, il fut entendu avec les entrepreneurs qu'ils placeraient 200 yards cubes de fascines comprimées et 440 yards cubes de pierre, du côté de l'ouvrage donnant vers la mer, et à son extrémité du large, afin de prévenir tout nouvel affouillement. Cet ouvrage supplémentaire, comportant une dépense de $920, fut commencé le 3 octobre, et achevé le 14 novembre. Tandis

que l'ouvrage supplémentaire était en cours de construction, un dépôt considérable se produisit, pendant la tempête du 10 octobre.

En 1901-2, on a dépensé $2,724.05 pour surélever l'ouvrage jusqu'à sa hauteur primitive.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $6,326.56 pour enlever les pierres et les galets de son extrémité du large; pour acheter tout le bois créosoté nécessaire à la construciton d'un pilotage jointif tel que prévu tout d'abord; pour construire un pilotage jointif de 135 pieds de long à la face de mer de l'ouvrage, (à partir de son extrémité du large et en allant vers le rivage), et aussi à l'extrémité intérieure et à la partie postérieure de l'L, ainsi que sur une longueur de 80 pieds à la face intérieure du même ouvrage et en allant de l'L vers la terre; et pour placer des pierres de carrière à la face de mer, afin de protéger le pilotage, qu'on ne put enfoncer ainsi qu'on le voulait tout d'abord.

ANCRAGE DE PORT-HOOD.

L'ancrage de Port-Hood se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à environ 20 milles au nord de l'entrée du détroit de Canso.

Jadis cet ancrage était sûr: l'île Smith, qui le ferme à l'ouest, ayant été reliée à la terre ferme par une grève de sable. En 1839, la mer ayant fait une brèche à travers la grève cette brèche, étroite au début, s'agrandit rapidement sous la poussée du courant des marées, jusqu'à ce que toute la grève fut emportée. Actuellement, cet ancrage n'est plus sûr durant les tempêtes du nord, excepté dans une petite anse à l'est de l'île Smith.

En mars 1902, on soumit un rapport qui proposait la fermeture de l'entrée nord. Les travaux projetés comportaient une estimation de $482,000 ou de $291,000, selon la nature et l'emplacement des constructions.

En 1903-4, on accorda $20,000 pour la construction partielle, à la journée, d'un brise-lames, en fascines et pierres, avec talus et plate-forme en pierre. Les travaux commencèrent en mai, et ils se poursuivaient à la fin de l'exercice le 30 juin, les déboursés s'élevant alors à $2,968.85. On dépensa cette somme pour l'achat des matériaux nécessaires et pour la construction d'un ancrage en fascines et pierres, de 28 pieds de large à sa partie supérieure, aux hautes eaux, et s'étendant depuis la terre ferme, sur une longueur de 330 pieds ,jusqu'à un fond de trois pieds aux plus basses eaux.

En 1904-5, on dépensa $19,942.43 pour prolonger de 470 pieds la construction en fascines et pierres, c'est-à-dire jusqu'à 800 pieds de terre, où elle atteignait un fond de 6 pieds aux plus basses eaux; pour construire un talus aux deux côtés de l'ouvrage; et pour munir celui-ci d'une plate-forme en pierre de carrière.

Sur la somme accordée en 1905-6, on dépensa $9,999.91 de la façon suivante: en mars et avril, $2,984 pour l'achat de matériaux, et le reste, en juillet, août et septembre, pour prolonger de 188 pieds l'ouvrage en fascines et pierres, c'est-à-dire jusqu'à 988 pieds de terre où ils atteignait un fond de 9½ pieds aux plus basses eaux. Ce montant servira aussi à construire un talus aux deux côtés de l'ouvrage, et à le munir d'une plate-forme en pierre de carrière.

Durant la période fiscale de 9 mois révolue le 31 mars 1907, on dépensa $15,000.38 en juin, juillet et août pour prolonger de 309 pieds l'ouvrage en fascines et pierres, le portant de 988 à 1,297 pieds du rivage. Sur cette longueur de 309 pieds, les 60 premiers pieds vers la terre furent achevés jusqu'à 2 pieds au-dessus des hautes eaux et protégés de chaque côté et à la plate-forme par de la pierre de carrière. Sur une longueur de 191 pieds l'ouvrage fut achevé jusqu'à 1½ pieds des basses eaux, son côté donnant sur la mer ayant été muni de pierre de carrière. Quant aux 58 pieds vers le large de l'ouvrage en fascines et pierres, on l'acheva alors jusqu'à 5 pieds au-dessous des basses eaux. En août, septembre et octobre, on dépensa, en outre, $1,814.77 pour

mettre de la pierre de carrière sur une longueur de 249 pieds à la partie de la construction qui n'avait pas encore été protégée.

Sur les $15,000 accordés en 1907-8, on a dépensé $14,999.37: la somme de $1,814.77, pour payer un surcroît de dépenses faites en 1906-7, et le reste: pour achever les 249 pieds de l'ouvrage, qui étaient restés inachevés en 1906-7; pour acheter de la pierre de carrière nécessaire à la construction en 1908-9 et pour acheter un petit cheval à vapeur, ainsi que le bois nécessaire à la construction des chèvres.

La partie supérieure de cette couverture en pierre est actuellement à environ 2 pieds au-dessus des hautes eaux, d'une extrémité à l'autre de l'ouvrage.

QUAI DE PORT-HOOD.

Port-Hood, qui est le chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1865, le gouvernement commença la construction d'une jetée sur la côte est de l'ancrage de Port-Hood. Tout d'abord cette construction avait 550 pieds de long et 24 pieds de large, et sur son côté sud, à son extrémité du large, elle était munie d'un "L" de 100 pieds de long et de 25 pieds de large. Cette jetée passa en 1871 sous le contrôle du gouvernement fédéral. Depuis on y a fait de grandes réparations et des renouvellements comprenant: en 1873, la construction d'un nouveau massif de 125 par 25 pieds, situé à son extrémité du large; en 1888-9, celle d'un massif de 50 par 32 pieds, situé à l'extrémité sud de l'"L"; et, en 1889-90, la construction d'un massif de 71 par 24 pieds, situé à l'extrémité du large de l'ouvrage. L'ancien ouvrage du gouvernement provincial était en bois équarri, à faces pleines, tandis que les constructions ajoutées par le ministère sont en bois rond et à faces à claire-voie. On a protégé la jetée par un pilotage jointif, du côté de la mer, à son extrémité du large, à son extrémité du sud, et à la partie intérieure de l'"L". Quant à ses côtés, on les a protégés, jusqu'à 74 pieds de son extrémité du large, par un talus en pierre.

En 1905-6, on a dépensé $600 pour renouveler les traversines du plancher, la plate-forme près de l'extrémité de terre, et le pilotis jointif, ainsi que la charge à l'extrémité du large de cette construction.

En 1906-7, on a dépensé $1,500 pour exhausser, réparer et munir d'un pilotis jointif l'extrémité du large du quai; pour mettre de la pierre de carrière au talus du côté de la mer; et pour faire des réparations générales à la face de ce même côté.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $1,999.91 pour renouveler le pilotis jointif, la charge et la plate-forme de différentes parties de l'extrémité du large et pour environ 74 yards cubes de pierres de carrière sur le talus, du côté de la mer, près de l'extrémité du large.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, comté de Yarmouth, est un village important et prospère, dont la population est d'environ 600 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Port-Maitland est situé sur la côte sud de l'entrée de la baie de Fundy, à douze milles au nord du chef-lieu du comté de Yarmouth.

Les travaux de ce port furent commencés vers 1859, par le gouvernement provincial. Ils consistent en un brise-lames, à l'est, et en un brise-lames, à l'ouest, ce dernier, dit brise-lames principal; ces deux ouvrages ont été faits en encaissement. Le brise-lames a 400 pieds de long, et environ 20 pieds de large et le brise-lames ouest, 500 pieds de long et de 22 à 25 pieds de large. Ce dernier est muni d'un ouvrage en retour de 54 pieds de long, 24 pieds de large et 27 pieds de haut, le long duquel on dispose d'un tirant d'eau de 19 pieds aux hautes marées ordinaires de printemps. Ces brises-lames ou jetées forment un port commode, aux eaux profondes, et dont la superficie est de deux acres et quart.

En 1873-4, le ministère a prolongé et exhaussé le brise-lames est, et, depuis, il a entretenu et amélioré ces constructions.

Dans le rapport annuel de 1904-5, on trouvera les détails des dépenses faites et des travaux exécutés à cet endroit.

En 1907-8, on a dépensé $199.61 pour remplacer une petite partie du revêtement jointif, que les glaces avaient arrachée l'hiver précédent, pour réparer une brèche à la face de mer du quai nord et pour remplacer une partie de la plate-forme au sud du brise-lames principal.

Le 22 juin 1885, cette construction est passée sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries.

A Port-Maitland les marées de printemps atteignent 18 pieds; les mortes-eaux, 15 pieds.

PORT-ROYAL.

Port-Royal, comté de Richmond, est un établissement qui se trouve sur le côté ouest de l'île Madame, à environ 2½ milles au nord d'Arichat-ouest, et sur le côté nord de l'extrémité est de Port-Leblanc.

Le 23 mars 1908, on signa un contrat au montant de $4,775 pour y construire un quai.

La construction adjugée devra atteindre un fond de 8 pieds aux basses eaux, ou de 14 pieds aux hautes eaux. Elle sera à massifs et à travées, et aura 177 pieds de long et 18 pieds de large, avec, à l'est de son extrémité du large, un "L" de 18 x 18 pieds. L'ensemble comprendra un abord en pierre et glaise, de 37 pieds de long; trois massifs en encaissement, de 18 pieds de long; un massif du large, de 18 x 36 pieds; les massifs devront être séparés par un espace de 17 pieds. Ces massifs seront construits en bois rond, leurs faces seront à claire-voie, leurs substructures, en bois créosoté. Ils seront convenablemnt chargés, munis de défenses et recouverts. Quant aux trois faces du large du massif de ce même côté, elles seront munies d'un revêtement jointif entre les défenses.

Jusqu'à la fin du dernier exercice, on avait dépensé $428.45 pour cette construction.

L'ANSE PORTUGAISE.

L'anse Portugaise est le nom d'un petit village de pêcheurs dont la population est d'environ 600 âmes, situé à six milles à l'est d'Halifax, sur la côte ouest de l'entrée du port.

Pendant l'exercice 1901-2, le ministère a dépensé $199.88 pour construire des plans inclinés en bois, permettant aux pêcheurs de tirer leur bateaux sur la grève, au moment du mauvais temps. Ces plans, au nombre de 4, sont en billes d'épinette. Ils ont chacun 70 pieds de long, sont à 10 pieds de distance l'un de l'autre, solidement rivés au roc par des boulons, et font angle droit avec le rivage. A tous les 5 pieds, ces plans sont consolidés par des billes plus petites, ou perches boulonnées.

En 1907-8, on a dépensé $397.92 pour enlever les pierres et les galets du chenal l'entrée du petit port.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds, les mortes-eaux, 5 pieds.

ILE AU LAPIN (RABBIT ISLAND).

L'île au Lapin, comté de Richmond, est située sur la côte nord de l'entrée ouest de la passe Lennox, et sur la côte est de l'entrée de la baie des Habitants.

Cette île, qui est à proximité des pêcheries, est une importante station de pêche. Aussi, en 1907-8, a-t-on voté $4,000 pour la construction d'un petit brise-lames, destiné à fournir un meilleur abri aux bateaux de pêche, et à les mettre en sûreté pendant les tempêtes, tout en permettant l'usage de plus grands bateaux. Mais, excepté l'achat du bois nécessaire, il ne fut rien fait jusqu'au 31 mars 1908, époque à laquelle on n'avait dépensé que $863.89 sur les fonds votés.

Le brise-lames projeté aura 180 pieds de long, 20 pieds de large, atteindra un fond de 8 pieds, et sera fait en encaissement de bois rond du pays. Il sera à charge complète et à revêtement jointif à sa face et à son extrémité du large.

TÊTE-ROUGE.

Tête-Rouge, comté de Shelburne, est situé à environ deux milles à l'ouest de Roseway, et à 12 milles au sud-ouest de Shelburne.

Durant l'année 1899-1900, on a dépensé $2,100 pour ouvrir un chenal, et pour construire deux épis en encaissement, lesquels, au coût de $400 furent prolongés de 60 pieds en 1903-4.

Durant le dernier exercice, on a dépensé une nouvelle somme de $557.79 pour prolonger de nouveau, de 40 pieds, les constructions et les exhausser de 2 pieds sur toute leur longueur; et aussi, pour curer le chenal sur une longueur de 150 pieds environ.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 7 pieds; les mortes-eaux, 5½ pieds.

RIVIÈRE HÉBERT.

On a accordé $300 pour l'achèvement du quai sur pilotis de cette localité. Mais, comme on ne put trouver un contremaître compétent, cet ouvrage ne fut pas achevé cette année là. Nous avons déjà acheté les matériaux nécessaires à l'achèvement de l'ouvrage, et nous espérons qu'il sera terminé à la mi-juin 1908.

Les dépenses se sont élevées en 1907-8 à $165.68.

ROCKLAND.

Rockland est situé à environ trois milles à l'est de la ville de Lockport. La population de cette localité et de ses environs, est d'environ 200 âmes, et s'occupe principalement de pêche.

En 1898-9, on a dépensé $2,500 pour construire un ouvrage mixte devant servir à la fois de brise-lames et de quai. Cet ouvrage comprenait: un abord de 21 pieds de long et de 24 pieds de large à sa plate-forme; un corps principal en encaissement, de 181 pieds de long et de 20 pieds de large à sa plate-forme; et une tête, en forme de L, de 25 pieds de long et de 40 pieds de large, construite en encaissement. Quand il fut achevé, ce quai atteignait un fond de 8 pieds aux basses marées ordinaires de printemps, à son extrémité du large. A cause de la massivité du front de l'ouvrage, le sable envahit et remplit graduellement le lit d'accostage qui l'entourait. Au cours des dernières années, le chemin de fer *Halifax and Southwestern* construisit sa voie le long de cette côte, et la ville de Lockport établit un service de bac entre la gare du chemin de fer et la ville de Rockland. Pour permettre le raccordement du bac avec les trains, on se vit dans la nécessité de prolonger le quai.

Durant le dernier exercice on a donc dépensé $1,000 dans ce but. Ce prolongement a 100 pieds de long, 20 pieds de large, et il atteint un fond de 8 pieds aux basses eaux des marées ordinaires de printemps. Il a été construit comme de coutume, en pilots disposés en chevalets, et distants de 10 pieds d'axe en axe.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6½ pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

ROUND HILL.

Round Hill, comté d'Annapolis, est le nom d'une région agricole, très peuplée et très prospère, située à environ huit milles à l'est de la ville d'Annapolis. On y trouve une station du chemin de fer *Dominion-Atlantic*. Le village du même nom, dont la population est d'environ 500 âmes, se trouve

de un quart à un demi mille au sud de la rivière Annapolis, que les grands navires peuvent remonter, aux hautes eaux, jusqu'à Bridgetown, à sept milles en amont.

Il y a environ trente ans, des particuliers y construisirent un petit quai en encaissement, dont on ne se sert plus depuis une quinzaine d'années. Actuellement, il ne reste plus de cette construction que quelques pièces de bois et un petit tas de matériaux ayant servi à charger cet ouvrage.

En 1905-6, pour la commodité du commerce de cette localité, le ministère dépensa $2,000.14 pour y construire un quai public. Ce quai comprend un corps principal, sur pilotis de 76 pieds de long, 25 pieds de large, et de 5 à 16 pieds de haut, que termine un massif en encaissement, solidement construit, et à charge de pierre complète, long de 75 pieds, large de 35 pieds, et haut de 16 à 22 pieds, établi sur des fondations en pilotis, dont les pilots ont été enfoncés jusqu'au terrain ferme, après quoi on les recipa au niveau de la vase.

Le long du front de ce quai, on dispose d'un tirant de 16 pieds aux hautes eaux.

En 1906-7, on a dépensé $1,997.41 pour continuer la construction de ce quai.

En 1907-8, on dépensa $1,095 dans le même but.

A cet endroit les marées de printemps atteignent environ 30 pieds.

RIVIÈRE DU SAUMON.

La rivière du Saumon est un petit cours d'eau, du comté de Digby, qui se jette dans la baie de Fundy, à 17 milles au nord de Yarmouth, à 30 milles au sud de Weymouth, à 3½ milles au nord de la limite des comtés de Digby et d'Yarmouth, et à 4½ milles au nord de Port-Maitland, qui est dans ce dernier comté.

La population de l'établissement, dispersée sur un mille de chaque côté de l'embouchure de la rivière, est d'environ 500 habitants, qui s'occupent d'agriculture, d'industrie forestière, de pêche et de commerce en général. La rivière, quoique n'étant pas grande, sert de décharge à un certain nombre de lacs, et est le cours d'eau le plus important de la partie sud du comté de Digby. Elle se jette dans la baie de Fundy à travers une barre de sable et de gravier, en deçà de laquelle se trouve un étang d'abri, qui est à sec aux basses eaux sauf là où passe le cours d'eau. Au moyen de deux constructions séparées, situées de chaque côté de l'embouchure de la rivière, on a converti cet étang en un petit port où pénètre la marée.

L'ouvrage sud, qui est le plus important, empêche que le gravier ne nuise à la décharge de la rivière, et tient lieu de brise-lames et d'embarcadère.

Quant à l'ouvrage nord, c'est tout simplement un épi ou jetée de gravier, que l'on a construit pour empêcher que le contre courant de fond, en retour, n'accumule du gravier à l'embouchure de la rivière, après l'avoir enlevé à la grève nord, et qui, en retenant les eaux de décharge, facilité le curage.

Ces deux ouvrages ont été construits par le gouvernement provincial et des particuliers.

C'est en 1874 que ce ministère fit les premieres dépenses pour ces constructions. Depuis, on a affecté des sommes considérables pour conserver et améliorer le port. (Pour les détails voir le rapport annuel 1900-1.)

En 1907-8, on a dépensé $4,000 pour:—

(*a*) Prolonger le brise-lames principal, ou nord, en y ajoutant un massif de 70 pieds de long, 25 pieds de large, et 18 pieds de haut, dont la moitié vers le rivage a été construite sur pilots enfoncés jusqu'au terrain ferme, ensuite recipés à fleur de sable.

(b) Prolonger le brise-lames nord vers le rivage, en y ajoutant un massif de 40 pieds de long, 10 pieds de large et 7 pieds de haut.

(*c*) Exhausser de 2 pieds l'extrémité de terre du brise-lames principal, afin qu'il ait la même hauteur que le nouveau prolongement.

(*d*) Piloter jointivement, sur une longueur de 84 pieds, le côté nord du brise-lames principal, sur le bord du cours d'eau qui débouche le long de la construction.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 18 pieds; les mortes-eaux, 15 pieds.

Cette construction a passé sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries, le 12 juin 1888.

SANDFORD.

Sandford, comté d'Yarmouth (Cranberry-Head) est situé en Nouvelle-Ecosse, sur la côte de l'Atlantique, à la pointe extrême ouest du comté d'Yarmouth, qui est à 7 milles au nord-ouest de la ville de ce nom. La colonie de cette localité, qui, depuis quelques années, est connue sous le nom de Sandford, a une population de 300 à 400 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1858, les habitants, avec l'aide du gouvernement provincial, commencèrent la construction d'un brise-lames. En 1876, le ministère dépensa $2,000 pour prolonger cet ouvrage sur une longueur de 150 pieds. En 1878-9, on dépensa $1,000.08 pour un prolongement additionnel de 50 pieds et pour réparer l'ancienne partie de l'ouvrage.

En 1880, et depuis, le ministère a fait de grandes dépenses pour entretenir et améliorer les constructions. (Pour les détails voir le rapport annuel de 1905-6.)

En 1907-8, on a dépensé $200 pour munir d'un doublage et protéger par des défenses, sur une longueur de 30 pieds environ, la face de mer du brise-lames. Ce travail n'avait pu être fait lors de la construction de l'ouvrage, en 1902-3, une partie de l'ancien massif s'appuyant alors sur le nouvel ouvrage. A l'époque dont nous parlons, l'ancien massif avait été assez démoli par la mer pour que le doublage en question fut possible.

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, comté de Digby, a une population d'environ 350 âmes et est situé sur la côte nord-est de la baie Sainte-Marie, baie de Fundy, à trente six milles au sud-est de Digby, à trente-deux milles au nord de Yormouth et à trois milles au nord de la rivière Meteghan.

Quelques années avant la Confédération, les habitants, avec l'aide du gouvernement provincial y construisirent un brise-lames qui servit aussi de débarcadère. En 1876, on dépensa $4,000, fournis, moitié par le ministère, et moitié par les habitants, pour réparer complètement la construction et pour la prolonger sur une longueur de 100 pieds.

Depuis, on a plusieurs fois réparé et amélioré les constructions. (Pour les détails voir le rapport annuel de 1904-5.)

En 1907-8, on a dépensé $2,500 pour prolonger le brise-lames en y ajoutant un massif en encaissement solidement construit, de 32 pieds de long, 35 pieds de large et de 22 à 24 pieds de haut.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 21 pieds; les mortes-eaux, 18 pieds.

Aux basses eaux, les hauts-fonds sablonneux se trouvent à sec sur une étendue de plusieurs centaines de pieds au delà de l'extrémité de l'ouvrage.

ANSE ÉCOSSAISE (POINTE BLANCHE).

L'anse Ecossaise, comté de Victoria, forme la partie sud-est de la baie d'Aspey, sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton. Elle se trouve à environ trois quarts de mille au sud de la Pointe-Blanche, située sur la côte sud de l'entrée de la baie.

Le 8 mars 1908, on signa un contrat, au montant de $28,395, avec MM. Reid et Archibald, pour la construction d'un brise-lames devant abriter des bateaux de pêche et de petites embarcations, brise-lames qui serait situé sur la côte est de l'anse.

L'ouvrage projeté aura 320 pieds de long, s'étendra jusqu'à un fond de 19 pieds aux basses eaux, et il sera en encaissement, excepté à son extrémité de terre, sur une longueur de 40 pieds, où il sera en pierre, et où il aura 16 pieds de large à sa plate-forme. Il sera pourvu d'une substructure en bois créosoté sur 20 pieds de large et 80 pieds de long, de 24 pieds de large sur une longueur de 80 pieds consécutive à la première, et, enfin, de 30 pieds de large sur le reste de sa longueur, soit sur 120 pieds. Les faces de l'encaissement seront construites en pièces de bois équarries, disposées à claire-voie, avec entretoises en bois rond, et tout l'ouvrage sera solidement chargé. On construira un revêtement jointif à la face de mer de l'ouvrage, à son extrémité du large, et à sa face intérieure, et ce, sur une longueur de 30 pieds à partir de son extrémité du large. On placera aussi, le long de la face de mer de l'ouvrage, un matelas en fascines, à charge de pierre, sur une longueur de 200 pieds, en allant de l'extrémité du large vers la terre.

Pendant le dernier exercice, la dépense s'est élevée à $216.38.

SIGHT POINT.

Sight Point, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à sept milles au nord de l'entrée du port de Mabou.

En 1900-1, on a dépensé $500 pour la construction d'un massif en encaissement, long de 24 pieds, large de 17 pieds à sa plate-forme, et baignant dans 2½ à 4 pieds d'eau, aux basses eaux, et qui devait faire partie d'un petit brise-lames destiné à abriter un débarcadère à l'usage des bateaux; et pour acheter une partie des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement s'étendant vers le large sur une longueur de 22 pieds.

En 1901-2, on a dépensé $499.76 pour l'achat du reste des matériaux nécessaires; pour achever le prolongement de 22 pieds de long; pour achever le doublage du massif de 24 pieds, et pour construire un ouvrage grossier de 24 pieds de long, entre le massif de terre et la côte.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $899.97 pour réparer et consolider le brise-lames, et pour construire un prolongement de 28 pieds.

ANSE SKINNER.

L'anse Skinner, comté de Pictou est située sur la côte ouest du détroit de Northumberland, à environ 4 milles du Cap Jean et 20 milles au nord-ouest de l'entrée du port de Pictou. Au fond de l'anse se trouve un étang, qui n'est séparé du détroit que par une plage de sable de 250 pieds de large.

Le 1er août 1906, on acheva les travaux spécifiés dans un contrat, au montant de $10,950, signé le 5 janvier 1905. On acheva aussi alors quelques travaux supplémentaires, ayant coûté $927.41. Le contrat dont nous venons de parler spécifiait l'ouverture d'un chenal à travers la plage et la construction d'ouvrages devant le protéger.

Les travaux entrepris par l'adjudicataire comprenaient: le creusement d'un chenal de 15 pieds de large à son plafond, de 425 pieds de long et d'un tirant de 2½ pieds aux basses eaux; la construction de jetées en fascines, pierre et pilotis, de 304 pieds de long et 15 pieds de large de chaque côté du chenal, ainsi que celle de deux massifs en encaissement, de 40 pieds de long et 20 pieds de large, avec substructure créosotée; chacun de ces massifs devant être construit à l'extrémité du large de chaque jetée. Quant aux travaux supplémentaires, ils comprenaient le prolongement des jetées sur une longueur d'environ 40 pieds de chaque côté du chenal, et la pose de doublage jointif additionnel, sur une longueur de 44 pieds, à l'extrémité de terre de la jetée ouest, du côté de la mer. A cet endroit, les marées de printemps atteignent 7 pieds.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $822.37 pour la construction d'un ouvrage en fascines et pierres devant prolonger les jetées de chaque côté du chenal. Ces pro-

longements, qui ont une longueur de 78 pieds du côté de l'ouest et 68 pieds du côté de l'est, ont 14 pieds de large à leur partie supérieure et 8 pieds de haut. Ils ont été établis sur des tranchées creusées jusqu'à 3 pieds au-dessus des plus basses eaux.

LAC DU SUD (LAKEVILLE).

Le Lac du Sud, Lakeville, comté d'Antigonish, est situé sur la côte ouest de la baie Saint-Georges, à mi-chemin environ entre l'entrée du port d'Antigonish et le cap Georges.

C'est une grande nappe d'eau douce qu'alimentent deux cours d'eau. Ce lac a environ un mille de long et un sixième de mille de large. Sa profondeur est assez considérable. Il est séparé de la baie par une grève de sable et de gravier, d'environ 900 pieds de long, 300 pieds de large, et d'à peu près 8 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux au printemps.

En 1907-8, on a voté $8,000, afin de permettre aux bateaux de pénétrer dans le lac On a donc projeté d'ouvrir un chenal à travers la grève de 40 pieds de large au plafond, et de 2 pieds de tirant aux basses eaux, et de protéger le côté nord de l'entrée de ce chenal par un brise-lames de 300 pieds de long, par 20 pieds de large, fait en encaissement de bois rond, créosoté à mi-marée, et protégé par un doublage jointif à sa face de mer et à son extrémité du large.

Jusqu'au 31 mars 1908, sur la somme votée, on n'avait dépensé que $5,871.18, pour acheter tous les matériaux nécessaires à la construction d'un brise-lames. Mais, grâce au retard qu'on a apporté à la livraison du bois créosoté, la construction ne put être commencée pendant l'année.

BAIE SPRY.

La baie Spry, comté d'Halifax, est un établissement actif de pêcheurs et de fermiers, dont la population est approximativement de 1,000 habitants. Elle est située à environ 70 milles à l'est de la ville d'Halifax, et à huit milles à l'ouest du port Sheet.

Le port est libre de glace toute l'année. Jusqu'ici, vu l'absence d'un débarcadère convenable, le vapeur qui s'y arrête une fois par semaine a été obligé d'accoster à un débarcadère peu solide et peu commode.

En 1903-4, on a dépensé $507.94, pour l'achat et la livraison du bois nécessaire à la construction d'un appontement convenable.

En 1904-5, on a dépensé $1.500 pour achever cet appontement, qui a 200 pieds de long, sur 25 pieds de large, et est muni d'un "L" à son extrémité du large, "L" qui, à son front, a une largeur de 55 pieds, et où l'on dispose d'un tirant de 11 pieds aux basses marées ordinaires de printemps.

En 1907-8, on a dépensé $269.42 pour aveugler, au moyen de pierres et de fascines, une brèche que la mer et la glace avaient faite, l'hiver précédent, à l'abord de l'appontement.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

La rivière Sainte-Marie, comté de Guysboro, est un beau cours d'eau de 65 milles de long, qui traverse de riches terrains forestiers, pour se jeter dans l'Atlantique à environ 48 milles à l'ouest du Cap Canso. A son embouchure, on dispose d'un tirant d'environ 14 pieds, aux plus basses eaux, dans un chenal dragué en 1900-1, à travers une barre; à ce chenal en succède un autre, tortueux, et qui remonte à l'intérieur jusqu'à un demi mille du village de Sherbrooke, lequel est situé au point extrême de refluement, à 8 milles dans les terres. Dans ce second chenal, le tirant varie entre 12 et 18 pieds. Les marées de printemps atteignent 6 pieds.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $495.47, pour améliorer le chenal, en enlevant partiellement un banc de récifs qui était à son entrée; ainsi que des blocs erratiques avoisinant le point extrême qu'atteignent les bateaux.

LAZARET DE SYDNEY.

Le lazaret du port de Sydney est situé sur le bras de mer sud, près de la pointe Keating, à environ trois quarts de mille de la pointe Edouard, laquelle se trouve à l'extrémité est de la langue de terre qui sépare les bras de mer sud et ouest.

En 1892-3, on y fit réparer et prolonger un appontement construit par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Cet appontement était à massifs et travées; sa longueur était de 148 pieds et il atteignait un fond de 8 pieds aux basses eaux.

L'ouvrage ayant été tellement abîmé qu'il eut été peu sage de le reconstruire et de le prolonger, en 1903-4, 1904-5 et 1905-6, on dépensa $4,318.15 pour la construction d'un nouvel appontement à massifs et travées, avec substructure en bois créosoté, dont la longueur est de 173 pieds, permettant d'atteindre un fond de 10½ pieds aux basses eaux et 15½ pieds aux hautes eaux. Cet appontement comprend: 4 massifs intermédiaires, distants de 14 pieds l'un de l'autre, et un massif du large, long de 20 pieds, en prolongement direct de l'ouvrage, et large de 40 pieds.

En 1906-7, on dépensa $249.19 pour acheter le bois nécessaire à l'exhaussement de l'extrémité de terre du massif de ce même côté, et pour munir de défenses jointives l'extrémité du large de l'appontement.

Pendant l'exercice 1907-8, on a depensé $149.65 pour achever les améliorations du quai, commencées en 1906-7.

TANGER.

Tanger, comté d'Halifax, est un établissement prospère, d'une population disséminée de 500 à 600 habitants. Situé à l'extrémité de l'ancrage de Tanger, à 60 milles à l'est d'Halifax. Dans le voisinage de cette localité existent de grands terrains aurifères, fameux, parce qu'on y a trouvé la plus grande pépite (27 onces), qu'ait produite la Nouvelle-Ecosse.

En 1907-8, on a dépensé $2,080.89 pour la construction d'un appontement à massifs et travées. Cet ouvrage n'était pas achevé à la fin de l'exercice.

A Tanger, les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes-eaux, 5 pieds.

BAIE DE TATAMAGOUCHE.

Baie de Tatamagouche, comté de Colchester, est le nom d'un établissement dont la population comprend environ 20 familles, et qui est situé sur le côté ouest d'une anse profonde du détroit de Northumberland, à environ huit milles du village de Tatamagouche.

En 1907-8, le ministère ayant accordé $1,000, pour la construction d'un quai public, dépensa $533.01, prélevés sur cette somme, pour faire construire un pont qui franchit une petite rivière entre la route publique et la grève, et pour construire l'abord devant donner accès au quai. A l'achèvement de ces ouvrages, les travaux furent suspendus, et on ne commença pas la construction du quai.

TIVERTON.

Tiverton, comté de Digby, est un village de 400 habitants, qui s'occupent principalement de pêche, et quelque peu d'agriculture. Tiverton est situé sur le côté ouest de la Petite Passe, qui sépare la "langue de terre" de Digby de l'île Longue. Ce village est à environ trente milles au sud-ouest de la ville de Digby, et à dix milles de l'anse au Sable.

Le 12 février 1903, le ministère signa un contrat au montant de $17,000 pour la construction d'un brise-lames, devant abriter la flottille de pêche. Cet ouvrage achevé en janvier 1904, a 281 pieds de long, 30 pieds de large à sa plate-forme et 33 pieds de haut à son extrémité du large, où l'on dispose d'un tirant d'environ 29 pieds aux hautes marées ordinaires du printemps. Tout l'ouvrage est solidement construit

en encaissement de bois rond. La substruction est en bois créosoté, jusqu'à 5 pieds au-dessus des basses marées ordinaires de printemps, afin de résister aux attaques des *limnoria.*

En 1907-8, on a dépensé $599.62 pour boulonner de nouvelles défenses en bois dur et des lisses sur le côté sud ou de terre du brise-lames, afin de permettre aux vapeurs d'accoster plus facilement le long de l'ouvrage. Pour la plus grande commodité des négociants de l'endroit et des expéditeurs ou affréteurs on construisit sur le brise-lames un entrepôt de 26 pieds sur 15 pieds.

A Tiverton, les marées atteignent environ 21 pieds.

RIVIÈRE TONEY.

La rivière Toney, comté de Pictou, est un petit cours d'eau qui se jette dans le détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre le port de Pictou et Amet Sound.

Durant les années 1905-6 et 1906-7, on dépensa $5,312.85 pour ouvrir un nouveau chenal à travers une grève qui obstruait l'embouchure de la rivière, et pour protéger ce chenal au moyen de jetées. Ces ouvrages, construits sur les rives est et ouest, avaient respectivement 206 et 146 pieds de long et 14 pieds de large, excepté sur une longueur de 32 pieds des deux côtés à l'extrémité du large, où leur largeur était de 20 pieds. Ces jetées sont distantes de 35 pieds l'une de l'autre, et ont chacune 10 pieds de haut (de 1½ pied au-dessous de 8½ pieds au-dessus des plus basses eaux). Dans le chenal qui sépare les ouvrages, et jusqu'à 50 pieds au large de ceux-ci, il y avait 1½ pied de fond aux plus basses eaux. Les marées de printemps atteignent 6 pieds.

Après l'achèvement des ouvrages de protection, en 1906-7, on a dépensé $972.72, prélevés sur les fonds accordés cette année-là, pour acheter la plus grande partie des matériaux nécessaires à la construction projetée d'un prolongement de 40 pieds à ajouter à chacun de ces ouvrages.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $758-05 pour construire des prolongements de 40 pieds de longueur.

TRACADIE.

Le port de Tracadie, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte sud de la baie Saint-Georges, à 11 milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso.

A cet endroit les constructions comprennent: un brise-lames, sur la côte est de l'entrée du port, et un parapet (prolongement du brise-lames, vers l'intérieur, le long et au sud de la grève), construit afin d'empêcher l'érosion et l'affouillement de la levée par les courants de marées.

Le brise-lames s'étend sur une longueur de 120 pieds, jusqu'au bord du chenal, puis le long de celui-ci, vers le large, sur une longueur de 100 pieds. Cette dernière partie de l'ouvrage est établie sur les vestiges d'une ancienne construction, et a 16 pieds de large sur une longueur de 64 pieds, et 20 pieds de arge sur une longueur de 36 pieds. L'ouvrage est en pièces de bois rond, et sa substructure en bois créosoté.

Durant l'exercice clos le 30 juin 1906, on a dépensé $1,199.37 pour la reconstruction des derniers 36 pieds du brise-lames vers le large, qui avaient été avariés pendant une tempête, puis emportés jusqu'aux basses eaux. Le nouvel ouvrage, jusqu'à 3 pieds du fond, a été construit en bois rond, créosoté. Quant à sa superstructure elle fut en pièces de bois rond du pays.

Durant la période fiscale de 9 mois révolue le 31 mars 1907, on a dépensé $449.97 pour réparer le brise-lames et le mettre de niveau sur une longueur de 64 pieds à partir de l'extrémité du large. On fut aussi obligé de renouveler une partie de la plate-forme de l'ouvrage, quelques-unes de ses défenses et son lest.

En 1907-8, on a dépensé $699.96 pour la construction d'un mur de soutènement, en encaissement, de 60 pieds de long, 12 pieds de large et de 8 pieds de haut en

moyenne, situé au pied de la rive, à l'est de l'extrémité de terre du brise-lames. Cet ouvrage fut établi afin que la mer n'entame pas la côte. L'encaissement fut fait solidement, à charge complète de pierres; sa face, vers la mer, et son extrémité furent munies d'un doublage jointif, et sa plate-forme construite en pièces de bois d'épinette.

VICTORIA.

Victoria, comté de King, est situé à l'embouchure du petit ruisseau appelé Church-Vault, sur la côte sud de la baie de Fundy, à 52 milles au nord-ouest de la lagune de Digby, et à mi-chemin entre Morden et le quai Ogilvie, c'est-à-dire à environ 4 milles de chacun de ces points.

Le brise-lames, qui sert de jetée de débarquement et de chargement, fut commencé en 1864 et achevé en 1867, le coût de sa construction ayant été également supporté par les habitants de Victoria et par le gouvernement provincial. Cette construction a 243 pieds de long, 27½ pieds de large, et 24 pieds de haut à son extrémité du large.

En 1878, ce brise-lames fut réparé et exhaussé de 4 pieds.

On y fit aussi des réparations en 1891, 1893, 1900-1, 1902-3 et 1904-5.

En 1907-8, on a dépensé $179.50 pour aveugler, au moyen d'un encaissement et de matériaux de charge, une petite brèche d'environ 15 pieds de long, à la face de mer du brise-lames, et pour remplacer une petite partie du doublage jointif et quelques madriers de la plate-forme.

WALLACE.

Wallace est le nom d'un établissement disséminé ou village, situé sur les bords de la baie Wallace, laquelle, de la pointe Malagash, s'avance jusqu'à onze milles dans les terres. La population de Wallace est de 1,000 habitants environ, qui s'occupent d'agriculture, de pêche et d'exploitation de carrières.

Le village de Wallace est situé sur la côte sud de la baie du même nom, tandis que sur la côte nord de cette même baie, se trouvent les villages de Wallace-Nord, Port-au-Renard et Gulf-Shore.

Avant la confédération, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse construisit un petit quai sur la côte nord de ce port. Depuis, ce quai a été réparé plusieurs fois par le ministère.

Durant l'année 1897, le ministère construisit un autre quai sur la côte sud du port. Un service de bac à vapeur fut établi entre les deux quais, et on dragua un chenal entre leurs têtes et la partie principale du port, afin que le service du bac ne fût jamais interrompu entre les deux côtés. La partie draguée ayant été promptement comblée, en 1905, on commença les travaux jusqu'au chenal de la partie principale du port. Durant l'exercice 1905-6, on a dépensé $10,193.82; en 1904-5, environ $4,850; en 1906-7, $2,500 et durant le dernier exercice $1,447.47 pour cette construction.

Le quai de la côte nord a été prolongé de 1,440 pieds. Sur une longueur de 1,420 pieds, ce quai est à chevalets distants de 10 pieds l'un de l'autre. Sa largeur, à la plate-forme, est de 16 pieds, et de 40 pieds, sur une longueur de 20 pieds, à son extrémité du large, qui est construite en encaissement de billes, à charge complète de pierres.

Quant à l'appontement sud, on l'a prolongé sur une longueur de 223 pieds. Il a 20 pieds de large à sa plate-forme et 14 pieds de haut à son extrémité du large. Ce prolongement est construit en encaissement continu de billes chargé de pierres. Il est bien assujetti et bien défendu. Pour l'établir on a fait usage d'un encaissement massif, posé sur une ancienne tranchée de dragage comblée par la vase qui ne pouvait supporter un pilotage ordinaire. Malgré ces précautions, l'encaissement s'est tassé de 4 à 6 pieds.

Sur les fonds dépensés l'année dernière, on a prélevé environ $450 pour régler un compte supplémentaire fait l'année précédente. Les $1,000 restants, furent dépensés

pour la construction d'une cale d'accostage, de 60 pieds de long 12 pieds de large; et pour la construction d'un épi de 35 pieds de long, 8 pieds de large et 14 pieds de haut, en encaissement ordinaire. On remplaça une partie des planches de l'ancien ouvrage, le coût de ce travail étant prélevé sur ces mêmes fonds.

En 1907-8, la dépense totale s'est élevée à $1,447.47.

BRISE-LAMES D'ARICHAT-OUEST.

Arichat-Ouest, comté de Richmond, est le nom d'un petit ancrage sûr, de la côte ouest de l'île Madame. Il est abrité vers le sud et l'ouest par l'île Creighton, et par un brise-lames qui a été construit entre cette île et l'île Madame.

Ce brise-lames a 1,211 pieds de long et 24 pieds de large. Il est en billes, à faces à claire-voie et à charge complète. La partie supérieure de la plate-forme est à 11 pieds au-dessus du fond, qui est à sec aux basses eaux, excepté près d'une passe de 25 pieds située à 588 pieds de l'extrémité ouest.

En 1904-5 et 1905-6, on a dépensé $1,486.46 pour remplacer à certains endroits les longrines du plancher du brise-lames, pour faire des réparations de chaque côté de la passe, et au côté ouest de l'ouvrage, qui fut alors consolidé, et reconstruit sur côté est.

En 1906-7, on a dépensé $254.27 pour acheter les matériaux nécessaires au remplacement des longerons du plancher du brise-lames, sur une longueur de 308 pieds; pour remplacer les défenses jointives à certains endroits; et pour mettre en place tous les matériaux sauf 45 longerons de plancher et 10 défenses.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $100.24 pour achever le remplacement des longerons du plancher, et la construction de la plate-forme commencée en 1906-7.

APPONTEMENT D'ARICHAT-OUEST.

Arichat-ouest, comté de Richmond, est aussi le nom d'un grand établissement de la côte sud de l'île Madame, à environ trois milles à l'ouest de la ville d'Arichat.

L'ancrage est d'accès facile et parfaitement sûr. Il est abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton, et par un brise-lames construit entre l'île et la terre ferme.

Le 28 août 1905, on signa un contrat au montant de $5,275 pour la construction d'un appontement à la pointe Bodset, sur la côte nord de l'entrée de l'ancrage.

Les travaux de construction commencèrent aux premiers jours de juin 1906, et à la fin de ce même mois on avait achevé l'abord en encaissement.

La construction fut reprise en mai 1907, et achevée au mois d'août suivant. Elle comprend: un appointement à massifs et à travées de 88 pieds de long et de 20 pieds de large, atteignant un fond de 5 pieds aux basses eaux, et munie d'un "L" de 28 pieds de long par 24 pieds de large, à l'est de son extrémité du large; un abord en encaissement de 300 pieds de long et 16 pieds de large, destiné à relier l'appontement à la route publique. Les massifs de l'appontement sont en bois rond; leur substructure est créosotée; ils sont convenablement chargés et munis de défenses, et les faces du large du massif de ce même côté sont pourvues d'un revêtement jointif entre les défenses.

Pendant le dernier exercice, la dépense s'est élevée à $2,232.29.

DOVER-OUEST.

Dover-Ouest, comté d'Halifax, est un port, petit mais bien abrité, qui sert de station de pêche. La population est d'environ 100 habitants, qui ne s'occupent que de pêche. Dover-Ouest est situé sur la côte sud de l'entrée de la baie Sainte-Marguerite.

En 1907-8, on a dépensé $100 pour enlever des roches et des galets qui se trouvaient dans l'anse.

POINTE OUEST.

Tel est le nom de la pointe de terre la plus à l'ouest de l'île du Cap des Sables. Elle est située à environ deux milles de Port-Clarke, à l'extrémité sud-ouest de la passe Barrington, et est une importante station de pêche de l'île. Vu sa situation, cette pointe offrirait l'accostage le plus commode et le plus facile aux vapeurs de cabotage, qui ont besoin de mouiller dans les nombreux petits ports d'escale de cette île. Néanmoins, cette pointe se trouve très exposée; il fut donc nécessaire d'y construire un appontement, qui, non seulement servirait aux navires de commerce, mais aussi tiendrait lieu de brise-lames et protégerait convenablement tous navires et embarcations qui viendraient y prendre une cargaison ou s'y amarrer. A l'automne de 1906, le ministère commença à cet endroit la construction d'un brise-lames. Cette construction fut continuée durant l'été de 1907, pendant lequel on dépensa $5,000.

L'ouvrage projeté comprendra: un abord dans un banc rocheux, de 95 pieds de long, 24 pieds de large à sa plate-forme et 10 pieds de haut à son extrémité vers le large, et un appontement proprement dit, de 210 pieds de long, et de 20 pieds de large à sa plate-forme, excepté sur une longueur de 40 pieds, à l'extrémité du large de l'ouvrage, où la plate-forme aura 50 pieds de large. L'ouvrage, sauf l'abord, sera construit en encaissement ininterrompu du type courant. A son extrémité du large, on disposera d'un tirant d'eau de 13 à 15 pieds aux basses marées ordinaires de printemps.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 11 pieds; les mortes-eaux, 8½ pieds.

PUBNICO-OUEST.

Pubnico-Ouest, comté de Yarmouth, est situé à trente milles au sud-ouest de Yarmouth. Cette baie a environ huit milles de long de son entrée à son fond, dans la direction nord-sud ,et de trois-quarts de mille à un mille et demi de large.

En 1885-6-7, le ministère fit construire un appontement sur la côte ouest de ce port, à environ trois milles de son entrée. La construction comprend une chaussée en pierre et gravier, de 285 pieds de long, à laquelle aboutit un appontement de 230 pieds de long, établi en chevalets. Le bord du rivage a 25 pieds de large, et une hauteur moyenne de 5 pieds; l'appontement a la même largeur et de 10 à 14 pieds de haut. Au delà de l'extrémité du large, sur une distance de 1,000 pieds, on voit, à sec, des hauts-fonds boueux, au moment des basses marées ordinaires de printemps.

En 1900-1, on a dépensé $2,025 pour des réparations et des prolongements.

En 1903-4, on a dépensé $98.12 pour des réparations.

En 1905-6, le ministère a dépensé $1,198.93 pour reconstruire l'appontement, sur une largeur de 135 pieds, à son extrémité de terre.

En 1907-8, le ministère a dépensé $700 pour faire creuser à bras un chenal qui s'étend de l'extrémité de l'appontement public jusqu'au chenal principal. Le chenal creusé a 787 pieds de long, 14 pieds de large et de 1 à 2 pieds de profondeur.

Actuellement, la longueur totale du pilotage est de 397 pieds.

A cet endroit les marées de printemps atteignent environ 14 pieds.

WHITEHEAD.

Whitehead, comté de Guysborough, est un établissement de pêcheurs sur la côte ouest de White Haven, l'un des meilleurs ancrages de la Nouvelle-Ecosse, à environ quatorze milles à l'ouest du port de Canso.

Pendant les années 1904-5-6, le ministère y fit construire un appontement public, long de 168 pieds, et atteignant un fond de 16 pieds aux basses eaux, et un entrepôt de 18 x 30 pieds. Cette dernière construction fut faite sur des fondations séparées, et se trouve sur le côté sud de l'extrémité de terre de l'appontement.

L'apontement est à massif en encaissement et travées. Il a 20 pieds de large et comprend: une culée en pierre de 60 pieds de long; deux massifs intermédiaires de 20 pieds de long chacun; et un massif du large, formant une tête en forme de T de 20 pieds de large sur le prolongement de l'ouvrage et de 60 pieds de long. Des travées, relient les massifs entre eux et à la culée. Ces massifs sont entièrement construits en bois du pays.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a dépensé $147.35 pour la construction d'un petit entrepôt, de 18 x 20 pieds, construit à l'extrémité sud de la tête en forme de T.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, comté d'Inverness, est un village de la côte nord de la baie du même nom, à l'extrémité du chenal Saint-Patrice, l'un des bras du lac Bras-d'Or.

En 1897-8, on y a acheté un appontement particulier, ainsi qu'un entrepôt et le chemin d'accès de l'appontement entre celui-ci et la route publique. En 1898-9 et 1899-1900, on a réparé et prolongé cet ouvrage. Actuellement, il a 228 pieds de long, est en pierre sur une longueur de 144 pieds, 21 pieds de large et est en pilotis sur une longueur de 84 pieds; ce pilotis a 25 pieds de large sur une longueur de 59 pieds, et 60 pieds de largeur sur une longueur de 24 pieds à son extrémité vers le large. L'ouvrage en pilotis a été établi sur les restes d'un ancien appontement à massifs et travées. A l'extrémité du large du nouvel ouvrage, on dispose d'un fond de 12½ pieds aux basses eaux du lac, et de 13½ pieds à ses hautes eaux.

En 1902-3, on a dépensé $450 pour réparer les côtés et les extrémités des derniers 50 pieds de l'abord vers le large, et pour réparer le plancher de l'entrepôt et en boucher les interstices.

En 1904-5, on a dépensé $499.98 pour achever de réparer l'appontement, réparations qui avaient été entreprises en 1902-3, pour réparer la plate-forme à l'extrémité du large ou "tête"; pour exhausser l'abord et pour réparer l'entrepôt.

Pendant l'exercice 1907-8, on a dépensé $300.46 pour remplacer 12 pilotis de support et de défense, 1,500 pieds "B.M." de la plate-forme, et pour réparer l'abord en pierre.

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, a une population d'environ 4,500 habitants. C'est une ville importante située à l'extrémité intérieure de l'estuaire de la rivière Avon, sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic,* à quarante-six milles au nord-ouest d'Halifax. Aux environs de Windsor se trouvent de grandes carrières de gypse. De ce port on expédie annuellement de deux à trois millions de pieds de bois de charpente "B.M.". Jusqu'en 1890, les quais de Windsor étaient, pour ainsi dire, exempts de vase, et aux hautes eaux, de grands navires pouvaient y accoster et décharger leurs marchandises, ou prendre leur cargaison. Mais, depuis quelques années, la vase s'est accumulée le long des quais, dû en partie à la construction du nouveau pont public. L'accumulation de la vase est telle, à cet endroit, que ce n'est qu'aux plus hautes marées que des navires d'un tirant d'eau moyen peuvent accoster aux quais ou les quitter.

Dans le but de curer le port de Windsor, et de le débarrasser de la vase qui s'y est accumulée, en 1897-8, le ministère commença la construction d'un barrage divergent, dans le sens du courant, à partir de l'encoignure de la culée Falmouth du pont public formant avec cette construction un angle de 45 degrés. Ce barrage repose sur des matelas de fascines, suffisamment chargés de pierres pour ne pas bouger; ce fascinage supporte un encaissement. L'épaisseur du fascinage et de sa charge de pierres est de 2 à 4 pieds; la profondeur moyenne de l'encaissement principal ou de substructure est de 5 à 8 pieds, et la hauteur de la plate-forme en "A" invariable-

ment de 7 pieds. Les talus de l'ouvrage sont à revêtement de madriers de trois pouces, en bois dur, et l'arête supérieure de ces talus est recouverte d'une pièce d'acier de 6 par 6¾ pcs, solidement boulonnée. L'ouvrage est établi sur des sables mouvants, aussi sa construction offre-t-elle de grandes et particulières difficultés, vu les hautes marées qui se font sentir à cet endroit, environ 40 pieds, et la grande vitesse du courant au jusant et au flux.

Pendant l'exercice clos le 30 juin 1901, on a dépensé $2,173.74 pour achever l'ouvrage, lui donnant une longueur de 600 pieds, prévue par le premier projet.

Pendant l'exercice clos le 30 juin 1902, le ministère a dépensé $2,725.92 pour prolonger cet ouvrage sur une longueur de 100 pieds, et pour le réparer.

En 1903-4, on a dépensé $98.71, pour remplacer en partie le revêtement en bois dur, à l'extrémité du large de l'ouvrage, où certaines pièces avaient été arrachées par les glaces durant l'hiver précédent.

En 1904-5, on a dépensé $53.07 pour remplacer certaines parties du revêtement en bois dur du barrage divergent, qui avaient été emportées par les glaces durant l'hiver précédent.

Entre 1854 et 1860, le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, fit construire à Windsor un quai en encaissement, dans le but d'aider le trafic du chemin de fer d'Halifax à Windsor que l'on appelait alors: Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse. Depuis la Confédération, époque à laquelle ce chemin de fer passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, et devint sa propriété, ce quai a été entretenu par le ministère des Chemins de fer.

Pendant l'exercice 1907-8, le ministère a dépensé $6,174.07 (y compris $2,680 payés au ministère des Chemins de fer, qui s'était chargé du transport par train de la terre de remplage) pour reconstruire, sur 5 pieds de hauteur, la superstructure du quai. Le nouvel ouvrage a 250 pieds de long, par 30 pieds de large. Afin de rendre plus commode son chemin d'accès ou abord, on a comblé jusqu'au niveau de la plate-forme de ce quai, une dépression de terrain d'environ une demi-acre, en arrière de l'ouvrage. Pour faire ce remblai on s'est servi de terre et de gravier.

A Windsor, les marées du printemps atteignent 40 pieds; les mortes-eaux, 36 pieds.

BARRE D'YARMOUTH.

En 1876, on s'aperçut qu'une partie de la grève entre le Cap Fourchu et la pointe Stoney était graduellement emportée et que, si l'on n'enrayait pas cette érosion, la mer finirait par engloutir la grève, d'où la disparition du pont. En 1867, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse commença donc des ouvrages destinés à protéger cette grève. A cet effet, il fit construire, à la pointe Stony, un encaissement de 200 pieds de long. Entre 1873 et 1875, le ministère des Travaux publics fit construire les 2,800 autres pieds d'ouvrages de protection qui atteignent le Cap Fourchu, et il fit, en outre, construire des épis, dans le but d'arrêter le mouvement du gravier.

Entre 1875 et 1878, on dut réparer et consolider au coût de plus de $25,000 les ouvrages de protection, qui avaient été mal construits en encaissement, à charge de pierre, et à palées jointives sur leurs faces de mer.

Entre 1888 et 1896, on ne fit aucune autre réparation aux ouvrages de protection de la grève, aussi s'abîmèrent-ils, pourrissant, et permettant à la mer d'y faire des brèches à plusieurs endroits. Pendant les années 1906-7, on a dépensé $2,983.62 pour faire à ces constructions les réparations les plus urgentes. Depuis, toutes les années, on a fait des dépenses pour entretenir et améliorer les ouvrages de protection. On trouvera les détails concernant ces travaux dans le rapport annuel 1905-6.

En 1907-8, on a dépensé $5,047.01 pour des renouvellements et des réparations considérables aux ouvrages de protection de la grève. On démolit, et l'on reconstruisit, depuis leurs fondations, deux parties de l'ouvrage, ayant respectivement 45 et 20 pieds de long; sur la moitié de la largeur de l'ouvrage, on le démolit et le reconstruisit, à quatre endroits différents, sur une longueur totale de 190 pieds. On construisit un

petit épi de 12 pieds de long, 18 pieds de large et d'environ 10 pieds de haut, vers le milieu de la longueur de l'ouvrage, afin de retenir le gravier. On fit, en outre, d'autres réparations générales.

A cet endroit les marées du printemps atteignent 12 pieds; les mortes-eaux, 10 pieds.

HAVRE DE YARMOUTH.

Yarmouth, chef-lieu du comté de ce nom, est situé à l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse. C'est une ville active et prospère d'environ 7,000 âmes. Après Halifax, c'est la ville la plus considérable et la plus importante de cette province. Yarmouth est le terminus du chemin de fer "Dominion Atlantic", dont les beaux vapeurs, construits sur la Clyde, voyagent toute l'année entre son havre et le port de Boston. Cette ville possède plusieurs industries importantes, dont la navigation est la principale, car le tonnage du port de Yarmouth est plus considérable que celui de presque toute autre localité canadienne.

Aux basses eaux, le havre de Yarmouth (où les marées du printemps atteignent 16 pieds, et les mortes-eaux, 13 pieds), n'est plus, en majeure partie, que des hauts-fofnds de vase, que recouvre du varech. Ce havre est protégé par une série de grèves de galets ou de gravier nommées grèves de Stamwood, dont la longueur totale est d'environ un mille, et qui relient l'extrémité nord de l'île Fourchue dont la longueur est aussi d'environ un mille, à l'extrémité sud de la terre ferme, à la pointe Stony, séparant ainsi le havre d'avec la baie de Fundy.

Le chenal qui s'étend des deux quais jusqu'à l'entrée du havre, a environ deux milles et demi de long, de 300 à 500 pieds de large, et une profondeur de 14 à 17 pieds, aux hautes marées ordinaires du printemps.

Durant l'année 1907-8, on a dépensé $5,692.14 pour enlever du chenal une quantité considérable de galets et de pierres erratiques, qui mettaient sérieusement en danger les vapeurs fréquentant le havre. Ce travail a été exécuté au moyen d'un petit vapeur et d'un petit sloop de sauvetage, que secondèrent des scaphandriers. Sur la somme totale affectée à ces travaux, on dépensa $800, pour 16 jours de travail à $50 par jour, afin d'aider la drague *Fielding,* du ministère, qui travaillait là à l'époque, à déplacer ou à replacer les pieux d'amarrage.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BAIE FORTUNE.

Le port de la baie Fortune, comté de King, est situé sur la côte est de l'île, à cinq milles au sud-ouest de Souris, le terminus du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à environ quinze milles au nord-est de l'entrée du port de Georgetown, qui est à l'embouchure de la rivière Baie-Fortune, à environ deux milles en aval du point extrême de navigabilité de cette rivière, et du village de même nom.

De chaque côté de l'embouchure de la rivière, et jusque près du bord du chenal, s'étendent des grèves de sable. La grève de la rive sud a environ 300 pieds de long, et celle de la rive nord, environ un quart de mille. Aux extrémités du large de chacune de ces grèves, il y a de nombreuses années, le gouvernement provincial a fait construire deux petits quais qui laissent à la rivière une largeur de 180 pieds à cet endroit. Cependant, on a jugé suffisant l'abord des quais, malgré qu'on y dispose d'un tirant de 8 à 10 pieds, le long de leurs côtés et à leurs extrémités, aux basses marées de printemps. Une barre qui se trouve à environ 1,500 pieds au delà de l'embouchure de la rivière, ne permettait plus, à certains moments de l'année, qu'un tirant de trois pieds. Cela ne portait qu'à 7 pieds, même aux hautes marées de printemps, le tirant maximum des navires voulant accoster à cet endroit. Les marées de printemps atteignent 4 pieds.

Afin d'améliorer cet état de choses, quelques habitants de ces parages, avec l'aide du gouvernement provincial, commencèrent la construction d'un brise-lames, s'étendant le long de la grève, sur le côté est du chenal. Ce brise-lames commençait à environ 50 pieds de l'extrémité est de l'abord en encaissement, et s'étendait vers le sud, sur une longueur de 400 pieds. Il avait pour but de diriger, de contenir, et d'augmenter le courant, au jusant, et, partant, d'entretenir le chenal, traversant la barre, au moyen d'un curage naturel, ce qui permettait l'entrée de navires plus grands. On s'aperçut, cependant, que la construction n'était pas assez longue pour être efficace, et comme elle s'était fort dégradée, en 1892-3, le ministère la fit prolonger, réparer, et de plus raccorder son extrémité de terre avec le quai, à la pointe formée par la grève. L'ensemble de l'ouvrage avait alors 850 pieds de long et de 12 à 20 pieds de large. La construction du prolongement a rendu de grands services, et, actuellement, la profondeur au-dessus de la barre est de deux pieds plus grande que jadis.

Durant 1094-5 on jugea nécessaire de construire un oubrage en pierre, gaules et fascines pour protéger une certaine partie de la grève, sur une longueur de 500 pieds, au nord de l'extrémité de terre du brise-lames, car, en cet endroit, on craignait la formation d'un nouveau chenal.

Quelques parties de cet ouvrage ayant été enlevées par la mer, et certains tassements s'y étant produits, on le répara l'été dernier, au coût de $249.76. Les travaux consistèrent à remplir toutes les dépressions au moyen de fascines, de pierres et de gaules disposés par couches successives.

BELFAST.

La jetée Belfast, comté de Queen, connue sous le nom de "quai Halliday", est située sur la côte sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon.

Cette jetée, construite avant la confédération par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, passée en 1883 sous le contrôle du gouvernement fédéral, sert, non seulement aux marins de ces parages, mais aussi à l'accostage du vapeur qui, trois fois par semaine, fait le voyage entre Charlottetown et les ports de la baie Orwell, etc. Cette jetée a 600 pieds de long, et est pourvue d'un 'L", en retour de 145 pieds de long. Elle a environ 27 pieds de large sur une longueur de 440 pieds, à partir de son extrémité de terre. Quant à son extrémité du large, sur une longueur de 160 pieds, elle a de 30 à 32 pieds de large, ainsi que l'"L". Sur les côtés de l'"L", ou tête de la jetée, tant du côté intérieur que sur celui du large, et à son extrémité est, on dispose d'un tirant de 8 pieds aux basses marées de printemps, ou de 17 pieds aux hautes marées. Durant l'été de 1903, le ministère a fait faire du dragage autour de la jetée, ce qui permet de l'approcher facilement et assure aux navires un mouillage sûr du côté intérieur de la partie en retour.

Durant le dernier automne, on a dépensé $1,002.60 pour réparer et consolider la tête de la jetée, et pour construire un chemin d'accès à son abord de terre, où des érosions et des tassements s'étaient produits. Les travaux faits à la tête de la jetée comprennent: la reconstruction d'une partie de celle-ci, sur une hauteur de 5 pieds et une longueur de 50 pieds à la face, jusqu'aux et au-dessous des basses eaux, là où la charpente avait été détruite par la vétusté, les ravages des tarets et les effets de la glace; la recharge de l'ouvrage là où les matériaux avaient été emportés par la mer; la pose de nouveaux longerons et de lisses, et du planchéiage nécessaire; ainsi que la pose de pilots de défense à la face et à l'extrémité de l'ouvrage, à intervalles d'environ 4 pieds, un tiers de ces pilots étant en bois créosoté.

PORT DE BELLE RIVIÈRE.

Le port de Belle Rivière, comté de Queen, qui se trouve à l'embouchure de la rivière, est situé sur la côte sud de l'île, à environ quatre milles à l'ouest des îles Wood, et à six milles à l'est de l'embouchure et du port de la rivière Pinette.

Avant 1873, la rivière, qui est un cours d'eau de petite étendue, peu profond, étroit et non navigable, débouchait dans le détroit de Northumberland par un chenal, situé au sud de l'embouchure actuelle. Mais, vers cette époque, comme les habitants des régions avoisinantes désiraient disposer de facilités de trafic maritime, ils s'adressèrent au gouvernement local pour lui demander de l'aide. Celui-ci leur ayant accordé une petite somme, ils y ajoutèrent quelques fonds obtenus par souscription, et commencèrent à améliorer cet endroit. Dans ce but, d'abord, on rectifia l'entrée du chenal, puis, on construisit des ouvrages de protection en gaules, fascines et pierres, de chaque côté du chenal. Successivement, à différentes époques, ces ouvrages furent prolongés, grâce à des fonds accordés par le gouvernement local, ou provenant de souscriptions. En 1902, ces constructions avaient respectivement 310 pieds de long, du côté sud de l'entrée du chenal, et 510 pieds de long du côté nord de cette même entrée. Mais, comme la plupart de ces ouvrages étaient légers et de construction médiocre, ils se trouvaient fort avariés en 1904. A cette époque, il n'en restait guère plus, en bon état, qu'une partie longue de 100 pieds à l'ouvrage sud et de 80 pieds à l'ouvrage nord. Or, en 1906, ces restes ayant été aussi abîmés, le port fut menacé de destruction.

Durant l'été dernier, on a réparé ces constructions et construit des massifs de tête, au coût de $2,178.99, à leurs extrémités du large. Le massif construit à l'ouvrage sud a 40 pieds de long, et celui à l'ouvrage nord 70 pieds de long.

ÉTANG DE LA POINTE BLOOMING.

L'étang de la pointe Blooming, comté de Queen, est situé au nord-est de l'île, à environ un mille de l'extrémité est du port de Tracadie. Sa longueur totale est d'environ un mille et demi, et sa largeur moyenne d'environ un quart de mille.

Pendant les mois de printemps et d'été, les gasparots et d'autres poissons, ont l'habitude de s'y rendre pour frayer, y pénétrant après avoir traversé le port de Tracadie, d'où ils s'engagent dans un chenal étroit et peu profond. A certains moments, lors des grandes tempêtes, ce chenal était complètement obstrué à son embouchure et à plusieurs autres endroits, là où il traverse des marécages et des plages de sable, ce qui interrompait la circulation du poisson.

Pendant l'année dernière, en 1907, on a dépensé $21 pour désobstruer le chenal et le creuser.

PORT-BRAE.

Port-Brae, comté de Prince, est situé sur la côte nord de la baie Egmont, à l'embouchure de la rivière Brae. Il est à environ huit milles à l'est de la Pointe-Ouest, et à six milles au sud de la " Gare Coleman ", sur la ligne du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Ce port est formé par l'île Brae d'un mille et demi de long, qui le protège, et s'étend presque parallèlement au rivage dont elle est éloignée d'un quart à un demi-mille, ce qui lui permet d'abriter complètement une grande nappe d'eau. Quoiqu'une bonne partie de cette nappe d'eau disparaisse aux basses marées de printemps, qui, à cet endroit atteignent 4 pieds, et laisse une égale partie du havre à sec, il reste cependant un assez grand mouillage dans le port, pour que les bateaux et les petits navires ayant moins de 6 pieds de tirant, puissent y rester à l'ancre en tout temps, quelle que soit la marée. Bien que, par comparaison, ce port soit petit, il est amplement suffisant pour contenir un nombre considérable de navires de pêche. Cette localité convient très bien à une station de pêche, tout comme elle conviendrait au trafic maritime, si ses abords n'étaient pas obstrués par une barre de sables mouvants, qui, étant presque mise à sec aux basses eaux s'étend en travers de l'entrée du port. Cette entrée qui est parallèle au rivage sur environ un tiers de mille, a 800 pieds de largeur. Afin d'améliorer les abords du port, en 1890, on construisit un petit brise-lames, ou épi, s'étendant sur une longueur de 350 pieds à partir du rivage dans la

direction du sud-ouest pour resserrer l'entrée et y augmenter le contre-courant de fond ou d'affouillement " scour ", ce qui offrirait un plus grand tirant d'eau.

Cette construction fut faite en fascines, pilotis et pierres, et munie d'une charge de glaise à sa partie supérieure. En 1892, le ministère la fit prolonger sur une longueur de 200 pieds, et en 1898-9, sur une nouvelle longueur de 94 pieds. Ce dernier prolongement avait une largeur de 24 pieds, tandis que le reste de l'ouvrage vers la terre n'avait que de 18 à 20 pieds de large.

Toute la construction s'étant fort détériorée, principalement à son extrémité de terre, qui était légèrement construite, on décida, en 1906, de la faire exhausser, consolider, etc., durant l'automne. Mais, vu le retard apporté à l'achat des matériaux et à la mise en marche des travaux la construction n'était que partiellement achevée au début de l'hiver, et, comme les travaux ne pouvaient être repris avant le 31 mars, il restait une grande quantité de matériaux disponibles, car on s'était pourvu de tout ce qu'il fallait pour achever la construction.

Pendant la dernière belle saison, et au coût additionnel de $656.47, on paracheva l'ouvrage. Actuellement, le brise-lames est en bon état. On l'a exhaussé de deux à trois pieds, sur une longueur de 575 pieds à partir du rivage, chargé complètement, et muni de nouvelles défenses, etc. Quant à son massif du large, long de 94 pieds, on l'a chargé, on y a posé de nouveaux longerons, remplacé le planchéiage, poser des défenses jointives, et fait un pilotage sur ses côtés et à son extrémité du large.

CAP TRAVERSE.

Le quai de cap Traverse, comté de Prince, est presque au milieu du fond de l' " Anse Traverse ", qui se trouve au sud de l'île, à environ 14 milles à l'est de l'entrée du port de Summerside. En 1869 le gouvernement provincial commença la construction de ce quai, qui, en 1878, s'étendait sur une longueur de 1,470 pieds dans l'anse, sa largeur étant de 24 pieds.

Durant 1884-5, alors qu'il construisait l'embranchement de Cap Traverse du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, le ministère des Chemins de fer et Canaux prit ce quai sous son contrôle, et le répara intégralement .

En outre, il le prolongea de 300 pieds vers le large, le protégea sur toutes ses faces exposées à la mer, par un talus en pierres perdues, à pente de 2 pour 1; fit aussi construire un entrepôt sur ce quai, y fit poser des rails, etc. Il y a une dizaine d'années, on enleva du quai l'entrepôt et les rails, et le ministère des Chemins de fer abandonna, pour ainsi dire, cette construction, excepté, cependant, sur une longueur de 350 pieds à son extrémité de terre, qui, en 1903, fut réparée pour servir de voie de remisage pour les wagons, etc.

Comme, depuis sa construction, le quai avait beaucoup servi aux bateaux de pêche du voisinage, dont le nombre s'élève à une cinquantaine au moins, et qu'il se fait un trafic considérable à cet endroit, on jugea qu'il serait avantageux d'y conserver des moyens de faciliter les expéditions maritimes et le quayage des marchandises. On a pourvu à cela, durant la dernière saison, en dépensant $1,797.62 pour prolonger de 500 pieds, vers le large, la partie du quai que le ministère des Chemins de fer et Canaux avait fait réparer en 1903. Depuis, du côté du chenal, on a ajouté une nouvelle face à cet ouvrage qu'on a muni de défenses, etc. On y a posé des longerons et on l'a planchéié sur une largeur de 12 pieds. Sur les 18 autres pieds de sa largeur, on a employé des fascines, de la pierraille et du gravier pour faire une route convenable.

CHAPEL PIER.

Le quai Chapelle, comté de King, se trouve sur la rive sud de la rivière Grande à environ trois milles de son embouchure dans la baie Broughton, et à neuf milles de la gare de Cardigan sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

C'est en 1884 que ce quai, qui avait été construit par le gouvernement provincial, avant la Confédération, passa sous le contrôle du gouvernement fédéral. La construction dont il s'agit comprenait à l'époque: une culée ou abord, de 205 pieds de long, qui précédait une construction à massifs et travées s'étendant vers le large. L'ensemble avait, au total, 249 pieds de long et 22 pieds de large et atteignait 7 pieds de fond à son extrémité du large aux basses eaux, ou de 12 pieds aux hautes marées de printemps. Durant les années 1899-1900, on prolongea la construction sur une longueur de 44 pieds, en reconstruisant un ancien ouvrage à massifs et à travées, ce qui permit au quai d'atteindre un fond de 9 pieds aux basses eaux. Comme on avait remarqué que la glace qui se forme tous les hivers entre les massifs les poussait vers le large, en 1902-3, on jugea à propos de fermer les intervalles entre les massifs au moyen de pilots jointifs, etc.

Ces pilotis s'étant enfoncés de 1½ à 2 pieds, et le chemin d'accès ayant été quelque peu endommagé pendant les tempêtes de l'automne qui l'avaient raviné, en 1906, il fut nécessaire de faire des réparations générales, afin que le quai se trouvât en bon état au moment du trafic d'automne. Toutes ces réparations furent faites durant la dernière belle saison, au coût de $199.39; elles comprennaient: la pose de pièces de bois équarries, fixées sur les côtés du quai, là où existaient les ouvertures entre les massifs; le remplage des vides ainsi formés, et le gravelage de la plate-forme. Là où c'était nécessaire, on arrangea le chemin d'accès avec de la pierre cassée et du gravier, et à la tête du quai on remplaça toutes les planches en mauvais état.

POINTE DE CHINE (CHINA POINT).

Le quai de Pointe de Chine, comté de Queen, est situé sur la rive ouest de la rivière Orwell, près de l'endroit où elle se jette dans la baie de ce nom. Ce quai, construit par le gouvernement provincial, passa, en 1884, sous le contrôle du gouvernement fédéral. Sa longueur totale est de 426 pieds. Il comprend: une culée ou abord, de 140 pieds de long; six massifs, reliés par des travées, et un ouvrage de tête, de 37 pieds de large et de 72 pieds de front du côté du chenal. A cette extrémité de la construction, on dispose d'un tirant de 15 pieds aux basses eaux, et de 23 pieds aux hautes marées de printemps.

Lorsqu'il passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, ce quai, qui était très vieux, se trouvait en très mauvais état, aussi depuis, et de temps en temps, nécessita-t-il des dépenses d'entretien afin de pouvoir servir au trafic de l'endroit. La majeure partie de cette construction a été refaite durant les derniers dix ans.

L'année dernière, on a dépensé $50 pour réparer le chemin d'accès à l'abord, qui avait été détérioré et partiellement emporté par les flots.

CLIFTON.

Le quai de Clifton, comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la rivière Sud-Ouest, à environ deux milles et demi de l'endroit où cette rivière se jette dans le havre de New-London, et immédiatement en aval du pont de la route publique, qui franchit la rivière à cet endroit.

Ce quai a 260 pieds de long, 18 à 20 pieds de large sur une longueur de 202 pieds. et 25 pieds de large à sa tête. L'ouvrage consiste en massifs successifs en encaissement et en massif en pierre et fascines, que l'on a construits pour combler l'espace qui existait entre les massifs de l'ouvrage primitif. Jusqu'au massif du large ou de tête, la route est à remplage de terre glaise, tandis que sur ce massif, la plate-forme est en madriers cloués sur des longerons. La tête de l'ouvrage atteint le bord du chenal, où on dispose d'un tirant de 14 pieds aux basses marées de printemps, et 18 pieds aux hautes marées à la même époque, ce qui permet l'accostage des plus grands navires qui fréquentent le port de New London.

Pendant l'année dernière, on a dépensé $203.28 pour faire des réparations générales au chemin d'accès construit en pierraille et gravier; pour replanchéier la tête du quai, et y remplacer les longerons; pour poser de nouvelles lisses à l'ouvrage, et le munir de pilots jointifs de défense, sur ses côtés et à son extrémité.

CRANBERRY.

Le quai de Cranberry est situé sur la rive sud de la rivière de l'Est, ou Hillsborough, à environ 14 milles de Charlottetown. Construit par le gouvernement provincial, de nombreuses années avant la confédération, il passa en 1898 sous le contrôle du gouvernement fédéral. A cette époque, ce quai était en si mauvais état, pour cause de vétusté et de mauvais entretien, qu'il était absolument hors d'usage. En 1903, on le répara, et on le reconstruisit en partie.

Pendant l'automne dernier, on employa de la pierre cassée et du gravier, pour réparer le chemin d'accès, là où les eaux l'avaient raviné et où des tassements s'étaient produits. Ces réparations coûtèrent $40.78.

RIVIÈRE GRECQUE (GREEK RIVER).

Le quai de la rivière Grecque, comté de King, se trouve à l'est de l'île, près de l'embouchure de la rivière Grecque, là où ce cours d'eau se jette au nord du port Murray. Il a été construit par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, de nombreuses années avant la confédération. Il comprenait: une culée et un abord, de 146 pieds de long; une travée de 20 pieds; et un massif du large, ce qui donnait à l'ensemble une longueur totale de 190 pieds. Quant à la largeur de l'ouvrage, elle était de 21 pieds. Cet ouvrage atteignait un fond de 5 pieds aux basses eaux de printemps, et de 10 pieds aux hautes marées de la même saison, qui, à cet endroit, sont de 5 pieds.

Pendant longtemps, on a tellement négligé de réparer ce quai, que, par la suite, il se trouva hors d'usage. D'ailleurs, on constatait qu'il était trop étroit, et que le tirant d'eau, sur ses faces, n'était pas suffisant pour les navires qui auraient fréquenté cet endroit s'il en eut été autrement. Sous ce rapport, cette localité est une des plus favorisées de la région.

Afin donc de faciliter la navigation, au coût de $1,998.06, le ministère fit réparer et prolonger le quai durant l'été et l'automne derniers. La construction fut alors complètement remise en état, et l'on construisit une nouvelle tête de quai, de 25 pieds de long, par 30 pieds de large, du côté de la face du large où l'on dispose d'un tirant de 9 pieds aux basses eaux.

QUAI DE HAGGERTIE.

Le quai de Haggertie, comté de Queen, est situé sur la rive est de la rivière Hillsborough, à environ 12 milles de Charlottetown. Ce quai comprend une culée ou abord, de 372 pieds de long, et 20 pieds de large. Il est pourvu d'une tête, ou massif du large, de 91 pieds de long par 31 pieds de large. Il s'étend jusqu'à un fond de 9 pieds aux basses eaux ou de 19 pieds aux hautes marées de printemps, qui, à cet endroit, atteignent 10 pieds.

Ce quai, construit par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, resta sous son contrôle jusqu'en 1898, alors qu'il passa sous celui du gouvernement fédéral. Etant vieux et en grande partie, construit avec des pieux, des fascines et de la pierre, avec remplage de glaise à sa partie supérieure, il exige actuellement de temps en temps quelques petites dépenses pour être entretenu de façon passable. C'est pourquoi, l'année dernière, il fut nécessaire d'en réparer le chemin, etc., qui avait été raviné par les eaux, et où des tassements s'étaient produits. On répara aussi la plateforme de la tête du quai, les lisses et les défenses. Coût total des travaux: $145.42.

QUAI DE HICKEY.

Le quai, ou appontement de Hickey, comté de Queen, est situé sur la rive sud de la rivière de l'Est ou Hillsborough, à environ 10 milles de Charlottetown. Il fut construit par le gouvernement provincial, de nombreuses années avant la Confédération. et il figure au nombre des jetées de l'Ile du Prince-Edouard, que le gouvernement fédéral prit sous son contrôle en 1884. Cette construction a 428 pieds de long, et de 22 à 30 pieds de large, de son extrémité du large vers la terre, sur une longueur de 180 pieds. C'est à cet endroit que les navires prennent surtout leurs cargaisons.

En 1881-2, on fit du dragage autour de ce quai, ce qui permet d'y disposer d'un tirant d'environ 10 pieds aux basses eaux, ou de 19 pieds aux hautes marées de printemps, qui, à cet endroit, atteignent 9 pieds.

Cette construction étant très vieille, et en très mauvais état lorsque le gouvernement fédéral la prit sous son contrôle, il fallut, depuis, la réparer presque tous les ans, afin de la maintenir dans un état convenable. Il faudra en continuer les réparations jusqu'à ce qu'on en ait reconstruit une grande partie, car la plupart des fondations de ce quai sont défectueuses. En outre, vu les dégâts causés par les tarets, il se produit des tassements et des pertes de l'est, à presque toutes les tempêtes.

Durant l'automne dernier, il fallut dépenser $249.84 pour reconstruire la majeure partie de l'ouvrage sur une longueur de 60 pieds, à partir du point où, vers le rivage, le quai a 30 pieds de large. On y posa des longrines et des traversines, des longerons, une plate-forme, etc.; et on fit aussi des réparations générales au plancher du massif du large, etc.

HIGGIN'S SHORE (GRÈVE DE HIGGIN).

Le quai de la grève de Higgin, comté de Prince, est situé sur les bords de la baie Egmont, à environ 10 milles au nord du cap Egmont, et six milles à l'ouest de la gare de Richmond, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Ce quai, construit, il y a longtemps, par le gouvernement provincial, figure au nombre des ouvrages de l'Ile du Prince-Edouard, que le gouvernement fédéral prit sous son contrôle en 1884-5.

A l'époque, cette construction avait 453 pieds de long, 20 pieds de large, et atteignait un fond de 2 pieds aux basses eaux, ou de 7 pieds environ aux hautes marées de printemps, qui, à cet endroit, sont de 5 pieds. Ce quai a ses faces et son extrémité du large en charpente pleine; solidement maintenue par des longrines et des traversines. Il est à charge de fascines et de pierres, qui supportent une route en glaise et en gravier. Comme on ne l'avait pas réparé ce quai depuis 1898, en 1905 il se trouvait hors d'usage, la charpente de ses faces étant pourrie, et des tempêtes ayant emporté une partie du chemin, de la charge, etc. Aussi, le ministère y fit-il des réparations durant l'été et l'automne de 1906. On remplaça la charpente des deux faces, sur toute leur longueur et sur une hauteur moyenne de 3 pieds. On reconstruisit les extrémités de l'ouvrage, employant des longrines et des traversines, et on refit la route avec de la pierre et du gravier. La dépense totale s'éleva à $1,976.7, y compris l'achat d'une partie des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement projeté, et d'une tête de quai.

L'ouvrage existant étant trop étroit pour permettre que des charrettes y tournent, ou s'y croisent, etc., et un prolongement étant devenu nécessaire pour que l'on puisse disposer d'un plus grand tirant d'eau, pendant l'année dernière, et au coût de $1,223.81, on fit les améliorations désirées, qui comprenaient la construction d'un massif en encaissement de charpente à faces pleines, de 40 par 35 pieds, devant servir de tête de quai. Cet ouvrage se trouve à 15 pieds de l'extrémité du large de l'ancien quai, auquel il est relié par une travée munie de longerons et planchéiée.

ANSE DE MCPHERSON.

L'anse de McPherson, comté de King, se trouve sur la rive sud de la rivière Grande, à une petite distance, vers l'intérieur de ce qu'on appelle la "Grève de Morrison". Cette grève, qui sépare la rivière Grande de la baie du Boughton, à environ un mille de long, et s'étend vers le nord, en face du quai et du village d'Annandale, où on entretient un bac, qui fait la traversée entre le village et cette grève, à l'extrémité de laquelle on a construit un petit quai. Jadis, on embarquait les marchandises à ce quai, mais depuis quelques années, il est hors d'usage.

En 1904-5, à la demande de la population de cette région, le ministère a construit un quai dans l'anse. Ce quai, qui a 700 pieds de long, comprend: une culée de 300 pieds de long, s'appuyant au rivage; cinq massifs de 30 pieds, avec travées de 20 pieds; et un massif du large, de 100 pieds, qui est relié à une tête de quai, de 30 pieds. Cet ouvrage a 20 pieds de large, excepté à sa tête où il en a 30. Jusqu'à deux pieds au-dessus des basses eaux, l'ouvrage est à pilots jointifs. Au-dessus de ceux-ci, il est en bois équarri, à faces pleines, muni de défenses, et solidement chargé, etc.

A cet endroit, afin d'améliorer davantage les facilités du trafic maritime, le 5 novembre 1905, on a signé un contrat pour la construction d'un nouveau prolongement de 200 pieds de long, de 30 pieds de large, et comprenant deux massifs de 80 pieds, avec travées de 20 pieds chacune.

Le 26 février 1908 on commença les travaux, et le 31 mars, on avait déjà construit la partie inférieure des encaissements en pilotage jointif, et on les avait munis de pilots de défense à intervalle de 10 pieds d'axe en axe. Ces travaux furent exécutés à travers la glace, qui fut enlevée complètement de l'espace destiné à la construction.

En 1907-8, la dépense s'est élevée à $1,306.08.

MIMINIGASH.

Le port de Miminigash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île, à environ 15 milles au sud du cap Nord, et à 18 milles au nord de la pointe Ouest, au point de décharge du grand étang de Miminigash, sur le détroit de Northumberland. Le ministère choisit cet endroit, comme étant le plus convenable pour la création d'un petit port de mer régional, vu qu'il est en grande partie abrité par les "récifs de Miminigash", dont la longueur est d'un mille environ, parallèlement à la côte, et distants d'environ un demi-mille de celle-ci.

C'est en 1878 que les travaux furent commencés à Miminigash. Actuellement, les constructions qui s'y trouvent sont des jetées ou brise-lames de chaque côté de l'entrée, dont la largeur est de 56 pieds. Le brise-lames du côté nord a 550 pieds de long, et celui du côté sud 400 pieds. Vers l'intérieur, et en deça de ces brise-lames, se trouvent des ouvrages qui, protégeant la grève, empêchent que des chenaux ne s'y forment pendant les tempêtes à l'époque des hautes marées. Sur cette grève on a aussi construit un excellent chemin de 1,200 pieds de long.

Ces améliorations facilitent le trafic par mer, et permettent aux bateaux de pêche et aux petits navires de fréquenter ce port et de s'y abriter. Les premiers peuvent y pénétrer en tout temps, quelle que soit la marée, tandis qu'avant la construction des ouvrages dont nous avons parlé, même les plus petites embarcations devaient attendre la haute mer pour entrer dans le port de Miminigash, attendu qu'aux basses eaux le chenal en était presque à sec. Néanmoins, une difficulté subsistait; c'est que les violentes tempêtes du nord jetaient de grandes quantités de sable et de gravier, provenant de la grève non protégée, sur et par-dessus les brise-lames, ainsi que dans le lit du chenal de l'entrée du port, ce qui, dans ce dernier cas, réduisait le tirant, jusqu'à ce que ce chenal fût de nouveau remis dans son état normal, soit par un contre-courant de fond qui le curait, soit par un creusement fait à bras. Afin donc d'empêcher que le sable, etc., ne fût de nouveau jeté dans le port, pendant l'automne de 1904, on construisit un massif en encaissement de 120 pieds de long, de 15 pieds de large et

de 10 pieds de haut, atteignant presque la ligne de grève des basses eaux. Cette construction fut établie à environ 50 pieds au nord du brise-lames nord, qu'elle domine de 4 pieds environ. On assure qu'elle a beaucoup amélioré l'état de choses. Cependant pour profiter de tous ses avantages, il fallut la prolonger, ce que l'on fit l'été dernier.

On a donc ajouté 110 pieds, à partir de son extrémité du large, à la construction qui avait été faite en 1904, et que l'on exhaussa de 1½ pied. En outre, on fit des réparations générales aux pilots de défense de l'ouvrage nord, à sa plate-forme, etc.

En 1907-08, les dépenses se sont élevées à $1,496.78.

NEW-LONDON.

New-London, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'île, à environ 10 milles à l'est de l'entrée de la baie de Richmond, et à 9 milles à l'ouest du port de Rustico. Le port ou baie de New-London, a, depuis son entrée, environ trois milles de longueur, et à peu près la même largeur. Les rivières Sud-Ouest, Stanley, des Français, et Espérance s'y jettent, qui, sont toutes navigables sur de petites distances, et où l'on a construit des quais pour favoriser l'expédition des produits. Les régions avoisinant le port sont bien cultivées, très productives et très peuplées. De grandes quantités de marchandises générales, de charbon, de bois de charpente, etc., y sont importées par bateaux, cette partie de l'île, comme beaucoup d'autres, ne disposant pas de facilités de transport par voies ferrées. Le port est aussi très fréquenté comme station de pêche et comme refuge, car il est très bien situé, à proximité des meilleures pêcheries du golfe Saint-Laurent.

Afin d'en améliorer l'entrée obstruée par une barre de sables mouvants, en 1878, le ministère y fit commencer des travaux, lesquels comprenaient de chaque côté, des brise-lames, et des ouvrages devant protéger la grève. Actuellement, la construction de l'est a 1,200 pieds de long, et celle de l'ouest 460. Ces constructions ont pour but de contenir la mer, en conservant et en prolongeant la plage de sable, et d'augmenter le courant ainsi obtenu, de façon qu'il emporte une partie de la barre. Ce résultat a été acquis, jusqu'à un certain point, car on s'est aperçu que le tirant d'eau est toujours beaucoup plus considérable lorsque les ouvrages protégeant la grève sont en bon état.

Depuis qu'il a été construit, le massif de l'ouest n'a nécessité aucune réparation, ni occasionné aucunes dépenses; mais celui de l'est, qui est battu par de très grosses mers, lors des tempêtes du nord, et contre lequel viennent donner un fort courant et les glaces, exige, chaque année, quelques dépenses d'entretien.

L'année dernière, on a déboursé $991.06 pour reconstruire cet ouvrage sur une longueur de 200 pieds, là où il avait été détruit par les tempêtes de décembre 1906; pour le réparer et le charger là où des parties en avaient été enlevées, et où des tassements s'étaient produits; enfin, pour consolider le doublage, etc., du massif du large.

ÎLE PANMURE.

L'île Panmure, comté de King, est située sur la côte sud de la baie Cardinal, à environ quatre milles de Georgetown. Elle a environ 1½ mille de long sur trois quarts de mille de large, et une grève de sable, d'environ 1½ mille de long, la relie à la terre ferme.

Jadis, comme on n'y disposait d'aucune facilité de navigation, tout le surplus des produits de cette île était transporté jusqu'au quai de la baie Sainte-Marie, en passant par la longue grève de sable dont nous venons de parler. Ce transport était donc fait sur un trajet de six milles, ou au moyen de petits bateaux qui prenaient les produits sur la côte et en chargeaient des navires ayant jeté l'ancre dans la baie.

En 1904-5-6, et afin d'améliorer cet état de choses, le ministère construisit un petit quai au sud de l'île. Cette construction a 280 pieds de long, par 20 pieds de large, et a coûté $1,800. Elle atteint approximativement vers le large l'étiage des

basses mers de printemps, là où, aux hautes mers de la même époque, on dispose d'un tirant d'environ 4 pieds, ce qui permet le transport des marchandises en se servant des plus grandes barques.

L'année dernière, on a dépensé $1,500.33 pour prolonger ce quai sur une longueur de 110 pieds. Le nouvel ouvrage a 25 pieds de large, et atteint un pied de plus de fond. La substructure de tout le quai, jusqu'à mi-marée, est en pilotage jointif, par palées alternées, les unes en longueur, les autres en largeur. Quant à la superstructure, elle est en charpente retenue par des longrines, traversines, etc., et solidement chargée. La route est en pierre et gravelé à la surface.

ÎLE DE LA POINTE PRIM.

L'île de la pointe Prim, comté de Queen, n'est pas une île, selon le terme propre, car l'étendue de pays ainsi nommée est reliée à la terre ferme presque sur toute sa longueur par des plages de sable et des marécages. Cette île, puisqu'on la désigne ainsi, est située au sud de la baie d'Hillsborough, à un mille et demi environ, vers l'intérieur de la pointe Prim, et à environ treize milles au sud de Charlottetown. Elle a trois quarts de mille de long, par un quart de mille de large, et, bien qu'elle ne soit ni cultivée, ni habitée, depuis de longues années les habitants de ces parages pensaient qu'il serait avantageux d'y construire un quai, vu qu'une petite anse que forme l'extrémité est de l'île sert d'abri aux bateaux, excepté contre les vents du nord.

Afin donc de faciliter la navigation en ces parages, et de créer un abri pour les bateaux de pêche, le 4 mars 1907, on signa un contrat pour la construction d'un quai de 280 pieds de long et 18 pieds de large, à sa plate-forme, devant atteindre un fond d'environ 7 pieds, aux hautes aux, mais à sec aux basses eaux du printemps. Les travaux furent commencés le 17 juin 1907, et achevés, de façon satisfaisante, le 14 novembre, au coût total de $4,473.75.

POWNAL.

Le quai de Pownal, comté de Queen, est situé sur la côte nord de la baie d'Hillsborough, à environ neuf milles à l'est de Charlottetown. Il fut construit par le gouvernement provincial, beaucoup d'années avant la Confédération, et compte parmi les quais de l'Ile-du-Prince-Edouard, qui, en 1884, passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral. Ce quai a une longueur totale de 753 pieds, il comprend: une culée ou abord, d'une longueur de 209 pieds et d'une largeur de 16 pieds; et quatorze massifs à travées. Ceux de ces massifs situés près du rivage ont 14 x 16 pieds, tandis que ceux du large, qui forment la tête du quai, ont 40 pieds de large.

Au moment de sa construction, ce quai était à sec, ou presque à sec, aux basses eaux; mais, en 1881-2, afin que de fortes embarcations et de petits navires pussent y accoster en tout temps, quelle que fût la marée, et les gros navires aux hautes mers, le ministère fit draguer un chenal de 1,275 pieds de long, de 50 pieds de large, à partir des eaux profondes du large, et d'une profondeur minimum de 6 pieds aux basses eaux. Ce chenal formait un bassin de 250 pieds de long, par 90 pieds de large, sur le côté est de l'extrémité du large du quai.

Or, cette tranchée, etc., s'étant remplie peu à peu depuis quelques années, pendant l'automne de 1906 et pendant l'été de 1907, le ministère le fit creuser de nouveau, de façon à ce qu'elle permît un tirant de 10 pieds aux basses eaux. Ce chenal fut prolongé jusqu'à ce même fond de 10 pieds au large. On creusa aussi, à la même profondeur, à l'extrémité du large du quai, le bassin et l'emplacement où se tiennent et où accostent les navires prenant cargaison. Lorsque le gouvernement fédéral prit cette construction sous son contrôle, elle était très vieille et très abîmée. Depuis, elle a nécessité des dépenses, à différentes époques, afin de l'entretenir de façon à servir au trafic. En 1902-3, on y fit de grandes réparations, la remettant en bon état

sur toute sa longueur jusqu'à sa tête. Cette dernière (40 par 90 pieds), a été complètement réparée durant l'été dernier, alors que l'on reconstruisit sa plate-forme, y posant un plancher et des longerons nouveaux. En 1907-08, les dépenses s'élevèrent à $599.89.

RED POINT (POINTE ROUGE).

Le quai de la pointe Rouge, comté de Queen, est situé sur la rive sud-est de la rivière Hillsborough, à environ six milles au nord-est de la ville de Charlottetown. Ce quai a 650 pieds de long, et 21 pieds de large. Il comprend: une culée de 310 pieds de long; 5 massifs de 29 à 75 pieds de long, avec travées de 21 à 25 pieds de large. La culée, les massifs, et les travées sont planchéiés.

Pendant la dernière saison, on a dépensé $100.19 pour des réparations générales au chemin, dont certaines parties avaient été emportées par les eaux, et où des tassements s'étaient produits. On remit à neuf le planchéiage défectueux des travées et de la tête du quai.

ILE DE ROBINSON.

Le brise-lames de l'île de Robinson, comté de Queen, est situé sur la côte est de l'entrée du port de Rustico, et à l'extrémité ouest de l'île de Robinson, qui s'étend vers l'est sur une longueur de trois milles environ jusqu'au port de Petit Rustico, où les barques de pêche peuvent pénétrer en suivant un petit chenal.

L'île est formée en grande partie par des grèves de sable, basses, et par des dunes qui s'élèvent au milieu et le long de celles-ci, excepté à leur partie est, où une petite étendue est cultivée. Sur la côte nord-ouest de cette île, et à environ 1,500 pieds au sud-est du brise-lames de Rustico Nord, en 1883, le ministère fit construire un ouvrage de 450 pieds de long, pour, avec le brise-lames, resserrer l'entrée et accélérer le courant, à l'effet d'augmenter la profondeur au-dessus de la barre. Mais comme cet ouvrage avait été trop légèrement construit, il y a quelques années, il fut emporté par les flots. Entre temps, des changements considérables s'étaient produits dans le chenal et sur les grèves et la profondeur à la barre n'était que 7 pieds aux basses eaux, et de 10 pieds aux hautes marées de printemps .

Afin d'améliorer l'entrée du port, le 4 juillet 1905, on signa un contrat pour la construction d'un brise-lames de 750 pieds de long, s'étendant vers le nord-est à partir de l'extrémité ouest de l'île, et dont l'extrémité du large serait à 1,000 pieds de l'extrémité du large de l'ouverture du nord. L'extrémité de terre du nouvel ouvrage devait être construite en encaissement de bois rond, à claire-voie, sur une longueur de 200 pieds, avoir 13 pieds de large, des traversines et des pilots de défense à intervalles de 10 pieds d'axe en axe, et un plancher de lest sur les plus basses traversines, qui permettrait de charger solidement et complètement l'ouvrage. Sur une partie du reste de sa longueur, soit sur 500 pieds, cette construction aurait 18 pieds de large, serait construite sur pilotis, consolidée par des pièces de bois carré et solidement chargé avec des fascines et des pierres, planchéiée, etc. Quant aux derniers 50 pieds de sa longueur, vers le large, ils seraient construits de la même façon, mais auraient 26 pieds de large.

Les travaux que l'on commença dans la deuxième quinzaine de juillet 1905, et que l'on suspendit vers la fin de septembre de la même année, furent repris le 15 mai 1906, et continués jusqu'à la fin d'octobre, moment où l'ouvrage était achevé sur toute la longueur du pilotage, la plus grande partie de la plate-forme étant terminée, pendant qu'il restait à faire une quantité considérable de travaux de lest et de boulonnage des pilotis, etc.

De nouveau, le travail fut repris le 1er mars 1907, et achevé de façon satisfaisante le 31 juillet.

En 1907-8, les dépenses s'élevèrent à $3,500.

ROUND POND (L'ÉTANG ROND).

Round Pond, comté de Prince, est situé sur la côte nord-est de l'île, à environ deux milles et demi au sud-est du port de Tignish. Il n'a pas plus de 1,500 pieds de long par environ 1,000 pieds de large, et une profondeur moyenne de 5 pieds aux basses marées ordinaires. Cet étang se décharge par un cours d'eau peu profond quelquefois obstrué, d'environ 1 pied de profondeur, 600 pieds de long et 20 à 30 pieds de large, qui se jette dans le golfe Saint-Laurent.

Des terrains bas l'environnent sur une grande étendue, qui sont inondés lorsque la décharge de l'étang est obstruée pendant les tempêtes assez fréquentes du nord-est. Alors, l'eau s'élève parfois assez pour inonder le chemin public et le pont, ce qui, naturellement, arrête tout trafic. L'obstruction de la décharge en outre de l'inondation qu'elle produit sur les terrains avoisinant l'étang, empêche aussi l'entrée des gasparots, des truites et d'autres poissons qui frayent dans l'étang.

L'été et l'automne derniers, on a dépensé $50 pour maintenir le chenal ouvert, et on a pris des dispositions pour qu'il reste ainsi jusqu'au 30 juin 1908.

RUSTICO.

Le port de Rustico, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'île, à mi-chemin environ entre la Pointe-Est et le Cap-Nord, et est l'une de ses plus importantes stations de pêche.

Afin d'en améliorer l'entrée, qu'obstrue une barre de sables mouvants, en 1881-2-3-4, le ministère construisit un brise-lames sur le côté nord de celle-ci, dans le but de confiner le courant, ou jusant, et, partant d'augmenter le tirant d'eau au moyen des contre-courants de fond, et, en outre, pour protéger la grève basse où se trouvent la plupart des agrès de pêche et les maisons des pêcheurs. L'ouvrage qui, au début, avait 1,240 pieds de long, se composait en partie de construction en charpente, ininterrompu, à faces pleines, et en partie, sur une longueur de 50 pieds vers le rivage, en pilotis, pierres et fascines. Comme depuis quelques années, les pilots étaient complètement pourris, la construction ne put résister aux violentes tempêtes et aux fortes marées qui eurent lieu du 1er au 13 novembre 1906; aussi fut-elle emportée, alors, sur une longueur de 400 pieds, ce qui mit en danger les maisons des pêcheurs et leurs séchoirs, tout en rendant possible la formation d'un chenal à travers la grève.

Afin d'empêcher cette occurrence, on dépensa $427.75 pour réparer provisoirement la construction. On établit un parapet en fascines et pilots, que l'on chargea, et qui provoqua l'accumulation des sables mouvants, consolidant la grève de telle manière que, malgré les grandes tempêtes de décembre 1906 et du printemps dernier, on ne fut obligé de faire que fort peu de nouvelles dépenses pour raffermir complètement cette partie de l'ouvrage. Cependant, son extrémité du large ayant été très endommagée, et le doublage et les traversines du talus partiellement emportés, le lest fut balayé par les flots. La plupart des défenses et une partie des pièces de bois carré ont aussi été détruites à la face intérieure, surtout à cause de leur vétusté, car elles dataient du premier ouvrage fait en 1884.

Pendant le dernier exercice, on a fait toutes les réparations possibles que l'on jugeait nécessaires, et qui comprenaient partiellement: le remplacement du lest, du doublage, des longerons, des madriers de la plate-forme, et la pose de défenses à la face intérieure, à intervalles de 5 pieds d'axe en axe.

Le coût total de ces travaux a été de $931.63.

BAIE SAINTE-MARIE.

Le quai ou appontement de la baie Sainte-Marie, comté de King, est situé sur la côte sud de cette baie. Il fut construit, il y a de nombreuses années, par le gouvernement provincial, et est un de ceux de l'Ile du Prince-Edouard dont le gouvernement fédéral prit le contrôle en 1884.

Il a 40 pieds de long: sur une longueur de 310 pieds il a 21 pieds de largeur; et 29 pieds de large sur le reste de la longueur de l'ouvrage, soit sur 97 pieds. Il comprend une culée, ou abord, et sept massifs et travées. Il y a quelques années, on chargea les intervalles entre six des travées, et le chemin fut entièrement fait de terre et de gravier jusqu'à la travée attenant à la tête de l'appontement.

Depuis que cette construction est passée sous le contrôle du gouvernement fédéral, on en a considérablement amélioré l'abord, et donné le même niveau à la tête du quai, ou massif du large, que l'on a doté d'un pilotage jointif, etc.

En 1892-3, on dragua un chenal de 10 pieds de profondeur, ainsi qu'un bassin à la tête du quai et les postes d'amarrage, sur les côtés de celui-ci, leur donnant comme dimensions 50 pieds de long et 100 pieds de large.

Pendant l'automne dernier, on a dépensé $29.05 pour réparer provisoirement le chemin d'accès de l'abord, là où s'étaient produits des tassements ou des érosions occasionnées par les eaux. On remplaça aussi le plancher de la tête du quai, là où il était brisé ou défectueux.

BAIE DE SAINT-PIERRE.

La baie de Saint-Pierre, comté de King, a son entrée sur le golfe Saint-Laurent à environ 35 milles à l'ouest de la pointe Est. Cette baie est très vaste et s'étend à environ huit milles dans les terres, sur une largeur moyenne de trois quarts de mille, tandis que sa profondeur est de 2 à 3 brasses aux basses eaux. Néanmoins son entrée est obstruée par une barre de sables mouvants, où le tirant n'est que de 6 à 7 pieds aux basses eaux, ce qui ne permet l'entrée du port qu'à de petits navires.

Afin d'augmenter la profondeur au-dessus de la barre, qui, dit-on, y était de 9 pieds en 1860, en 1878, le ministère commença la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de l'entrée. Ce brise-lames a 256 pieds de long, est construit en charpente massive à faces pleines, à charge complète, muni de longerons et planchéié. Son extrémité de terre est raccordée à un ouvrage de 1,420 pieds de long, destiné à protéger la grève, et qui s'étend à travers celle-ci jusqu'au terrain élevé de la côte, ce qui empêche la formation d'un chenal naturel du côté de son extrémité de terre.

En 1883, on proposa de resserrer davantage la largeur de l'entrée, en construisant un brise-lames de 1,900 pieds de long, devant s'appuyer sur la grève de l'est. Mais l'entrepreneur abandonna l'ouvrage alors qu'il n'était pas encore à moitié fait, et depuis quelques années il n'en reste aucune trace.

Or, le projet d'améliorer l'entrée de la baie Saint-Pierre ayant été repris par le ministère, le 3 août 1905, on signa un contrat pour la construction d'un ouvrage de 900 pieds de long et devant s'étendre de l'extrémité de la grève de l'est vers l'extrémité du large de l'ouvrage ouest. Mais, jusqu'à la dernière quinzaine de mai 1906, on ne fit rien, sinon acheter quelques matériaux. Cependant, on commença à enfoncer les pilots de support. Ces travaux furent continués jusqu'à la fin d'octobre, alors qu'on dut les suspendre à cause d'une série de tempêtes. A cette époque, on avait mis en place: les pilots de support; les pièces de défenses horizontales; les pièces transversales de charpente, à intervalles de 10 pieds d'axe en axe, sur toute la longueur de 625 pieds de la partie du large du brise-lames, et de celle munie de pilots; construit partiellement l'encaissement, de 275 pieds de longueur, de la partie de terre de l'ouvrage, etc.; et fini la pose des pièces de défense horizontales, des pièces de charpente transversales, du pilotage, et chargé partiellement l'encaissement sur une longueur de 200 pieds.

Les travaux furent repris le 1er mai 1907, et continués jusqu'au 12 octobre, alors que la construction fut achevée de façon satisfaisante. D'après un rapport reçu ce printemps, la profondeur au-dessus de la barre a augmenté de deux pieds au moins.

Pendant le dernier exercice, les dépenses se sont élevées à $9,198.71.

PORT DE SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé sur la côte sud de l'île, à environ 16 milles à l'ouest de la pointe Est. Il est de première importance comme port de refuge et d'embarquement, et cela grâce au brise-lames construit et entretenu par le gouvernement fédéral.

Cet ouvrage, commencé en 1875, a actuellement 1,250 pieds de long, et comme sa forme, sa largeur et sa construction sont variables, afin de le décrire, il vaut mieux le diviser en trois parties:—

Partie de terre.—290 pieds de long et 30 pieds de large, en charpente à face pleine, verticale d'un côté, et protégée, du côté de la mer par un talus. Cette partie de l'ouvrage est par un fond moyen de 7 pieds aux basses marées.

Partie centrale.—530 pieds de long par 65 pieds de large en moyenne. Cette partie est aussi en bois équarri, à face pleine du côté de la mer et à sa partie supérieure sur une hauteur de 10 pieds, sa face est en pente de 10 pour 1. Elle est construite par un fond moyen de 17 pieds aux basses eaux, et est protégée par un talus en pierre du côté du large.

Partie du large.—D'environ 400 pieds de long et de 22 pieds de large. Cette partie possède aussi un talus de protection en pierre, du côté du large, et dont la pente est de trois pour un. L'extrémité du brise-lames est formée par un massif de 40 x 80 pieds, construit en bois créosoté, et à face pleine, par un fond de 22 pieds aux basses marées de printemps.

Comme la partie étroite de l'ouvrage, vers le large, avait besoin d'être recouverte, et avait été construite à deux pieds plus bas que les autres parties, le 21 novembre 1906, on signa un contrat, au montant de $3,295 pour l'exhausser, la recouvrir, la charger, etc. Tous ces travaux furent achevés de façon satisfaisante le 21 septembre 1907.

Pendant le dernier exercice, les dépenses se sont élevées à $2,573.30.

PORT DE SUMMERSIDE.

Le port de Summerside, comté de Prince, est situé sur la côte sud de l'île et en est le second port. La population de Summerside vient immédiatement après celle de Charlottetown, et est d'environ 3,000 âmes. Cette ville est aussi l'une des principales stations du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui la relie à Charlottetown, par une voie de 49 milles, et à Tignish, terminus ouest de la ligne, par une voie de 68 milles.

Pendant la saison de navigation, Summerside est en rapports quotidiens avec la terre ferme, par les vapeurs de la *Charlottetown Steam Navigation Company, Limited,* qui se rendent de là à la Pointe du Chêne, desservie par le chemin de fer Intercolonial.

L'entrée du port de Summerside, est large d'environ 1½ mille; entre Indian-Head et la pointe Phelan, à environ 3,200 pieds d'Indian Head, se trouve un banc de sable partiellement à sec aux basses eaux. En face de la côte opposée l'eau est peu profonde jusqu'à une certaine distance du rivage. Il s'ensuit que le chenal en eau profonde, dont la profondeur est de 18 pieds ou plus, n'a que 500 pieds de large, vis-à-vis du phare qui se trouve au nord du banc de sable dont nous avons signalé la présence au large d'Indian Head. En deçà de ce dernier endroit, le chenal qui atteint la ligne du chemin de fer et d'autres quais de la ville, a de 400 à 1,200 pieds de large, et une profondeur de 23 à 30 pieds aux basses marées de printemps.

Afin d'améliorer sa profondeur et sa direction, le ministère le fit draguer à différentes époques, et, pour le protéger contre les vents du sud-ouest, le 27 février 1906, signa un contrat pour la construction d'un brise-lames devant s'étendre sur 3,220 pieds, depuis Indian Head jusqu'à la partie du large du banc de sable, sur lequel se trouve le phare; l'ouvrage devait comprendre un noyau en encaissement, s'élevant environ à la hauteur des hautes marées de printemps, sur lequel s'élèverait une cons-

truction à charge complète, entièrement recouverte de pierraille, de 4 pieds de large au sommet et à cinq pieds au-dessus des hautes marées de printemps, avec pente de deux pour un du côté de la mer, et de 1½ pour un du côté de l'intérieur. La longueur de cette construction serait de 3,200 pieds. A l'extrémité du large du brise-lames se trouverait un massif de 112 pieds de long par 20 pieds de large à sa plate-forme, construit en charpente à face pleine, complètement chargé, et à talus de un pour un du côté de la mer et à ses extrémités. Toute la charpente employée au-dessous du niveau des hautes mers serait créosotée.

Les travaux furent commencés au début de mai 1906, et on les continua jusque vers la mi-novembre de cette même année. Pendant ce temps, on avait construit le brise-lames jusqu'à 700 pieds environ du noyau en encaissement, et mis en place une certaine quantité de pierres perdues. A ce moment, la partie du brise-lames, dont nous parlons, n'était que partiellement exécutée en hauteur, sur l'emplacement qu'on lui avait assignée, chargée, etc. Les travaux furent repris le 1er mai 1907, et continués jusqu'à la fin de novembre de la même année. Entre ces deux dates on avait avancé considérablement la construction. Le massif créosoté du large, était achevé, sauf la pose des madriers de son pont, et celle d'une partie de son lest; on avait porté à la hauteur voulue la partie de l'encaissement étanche mise en place l'année précédente, et reçu la livraison de 9,500 yards cubes de matériaux de charge, que l'on avait employés.

Pendant le dernier exercice, les dépenses se sont élevées à $30,640.

TIGNISH.

Tignish, comté de Prince, se trouve sur la côte nord-est de l'île, à environ 8 milles au sud du Cap-Nord, à l'embouchure de la rivière Tignish, un petit cours d'eau qui se jette dans le golfe Saint-Laurent. Comme la côte est à peu près rectiligne sur plusieurs milles de chaque côté de l'embouchure, les tempêtes du nord-est et celles du sud-est y font sentir leurs grosses lames. Celles-ci agissant sur les sables qui, en majeure partie, composent les grèves, forment une barre en travers de l'embouchure de la rivière où on trouve un tirant maximum d'un pied environ aux basses marées. Parfois même, la barre bloque temporairement l'entrée de la rivière jusqu'à ce qu'une crue, ou toute autre cause remette les choses en leur état primitif, non, souvent, sans changement.

Pour que l'embouchure de la rivière reste ouverte d'une façon permanente, et pour que le chenal conserve toujours son lit, en 1868, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard commença certains travaux à cet endroit, y construisant des brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière, resserrant le cours d'eau sur une largeur de 40 pieds, et ce au coût de $8,150, jusqu'au 1er juillet 1873, alors que l'île entra dans la Confédération. L'ouvrage avait 830 pieds de long, par 21 pieds de large, et se trouvait au sud de l'embouchure de la rivière.

Depuis la Confédération, les ouvrages primitifs furent pratiquement reconstruits et agrandis par le ministère. De chaque côté on a établi des ouvrages de protection, (2,775 pieds du côté nord, et 85 pieds du côté sud), qui s'étendent sur les grèves basses jusqu'aux terrains élevés de la côte, pour empêcher que la mer ne forme des pertuis dans ces grèves. En 1886-7, on dragua aussi une partie du chenal, ce qui avec les autres travaux accomplis, donna les meilleurs résultats.

Jamais le chenal n'offrit moins de 6 pieds de tirant aux basses eaux, ce qui, étant donné les marées de 3 pieds au printemps, fournit un fond très suffisant pour que cet endroit serve de station de pêche et de lieu d'embarquement pour les petites goélettes.

Une partie des constructions étant pourrie et ayant été endommagée par les glaces, les tarets, etc., au coût de $1,004.85, l'année dernière, on répara et on consolida l'extrémité du large de la construction nord, ainsi que sa plate-forme.

RIVIÈRE VERNON.

Le quai de la rivière Vernon, comté de Queen, se trouve au point extrême de navigation de la rivière Vernon, à environ deux milles de son embouchure dans la baie Orwell.

Ce quai est un de ceux de l'Ile du Prince-Edouard, qui passèrent sous le contrôle du gouvernement féléral en 1884. Il consiste en un massif de charpente à face pleine, de 129 pieds de long et de 30 pieds de large, parallèle au bord du chenal, où le fond est de 9 pieds aux basses marées de printemps, et de 17 pieds aux hautes marées de la même saison qui, à cet endroit, atteignent 8 pieds. Ce quai est en aval du pont public, à une distance d'environ 30 pieds, avec lequel on l'a relié par un abord ou travée de 30 pieds de large, muni de longerons, et planchéié à sa partie supérieure. Comme il a fallu l'année dernière enlever cette travée, à cause de la construction d'un nouveau pont en acier, on dut la remplacer par un autre genre d'abord.

L'été dernier, le ministère construisit donc un nouvel abord qui a 200 pieds de long, 24 pieds de large, et s'étend de la grève jusqu'à l'extrémité du large du quai. La dépense totale, y compris le coût du terrain nécessaire à un nouveau chemin, etc., a été de $2,607.07. Cet abord est sur pilotage jointif jusqu'à 5 pieds de sa hauteur totale. Sa plate-forme est en bois équarri, jointive, consolidée par des longrines et des traversines. Il est à charge complète, muni de défenses, etc. Quant au chemin, il est en pierraille et gravier.

POINTE OUEST.

Le quai de la Pointe Ouest, comté de Prince, est situé sur la côte nord de la baie Egmont, (qui est, elle-même, sur la côte est du détroit de Northumberland), à environ 14 milles de la station O'Leary, du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et à environ trente-cinq milles de navigation du port de Summerside.

Ce quai est un de ceux de l'Ile du Prince-Edouard, qui passèrent en 1884, sous le contrôle du gouvernement fédéral. Il fut construit par le gouvernement provincial, longtemps avant la confédération, afin de faciliter les expéditions maritimes de la région, où, à l'époque ,il n'existait aucun quai ou lieu d'embarquement, entre Summerside et le Cap-Nord, qui pût servir à des navires d'un tonnage quelconque. La Pointe Ouest se trouvant à mi-chemin entre les deux localités que nous venons de nommer, on jugea qu'elle était bien située pour y construire un quai, et, en effet, celui qu'on y plaça rendit de grands services, jusqu'à ce qu'il eut été considérablement endommagé par la débâcle au printemps de 1884. Il demeura dans ce mauvais état jusqu'en 1898, alors qu'il fut complètement réparé par le ministère. A l'époque, cette construction avait 620 pieds de long, 30 pieds de large, et elle atteignait un fond de 7 pieds aux basses marées ou de 9 pieds aux hautes marées de printemps qui, à cet endroit, sont de 4 pieds.

Afin de disposer d'un plus fort tirant, en 1900, on signa un contrat pour la construction d'un prolongement de 100 pieds de long, de 30 pieds de large, et atteignant un fond de 9 pieds aux basses eaux. Cet ouvrage fut achevé en 1901. Depuis, le tirant a diminué d'environ 2 pieds autour de cet ouvrage aux basses eaux, par suite de la présence d'une barre qu'il faut traverser pour l'atteindre. En outre, ce prolongement de 100 pieds a subi quelques tassements, qui nécessitèrent des travaux au printemps de 1905 pour remettre la construction de niveau et munir de palées jointives une partie de ses faces.

L'année précédente, on s'était proposé de munir de pilots de défense une partie additionnelle de l'ouvrage, affaiblie par les tarets, mais on s'aperçut que c'était impossible étant donné le montant des fonds accordés pour ces travaux, fonds qui pour la plupart devaient servir à réparer la partie de la construction située vers le rivage, laquelle avait été endommagée, sur une longueur de 175 pieds, par les glaces allant à la dérive au commencement du printemps. Cette réparation permit de se servir de l'ouvrage comme par le passé. En outre, on munit de pilots de défense une partie de

l'ouvrage longue de 200 pieds, ainsi que ses faces, où l'on se proposait d'employer des palées jointives. Les pilots de défense furent posés à 3 pieds d'intervalle d'axe en axe, ce qui assurera la stabilité de la construction jusqu'à ce qu'il soit possible de la réparer complètement.

Pour les réparations et le pilotage de défense, la dépense totale fut de $1,463.99.

ILES WOOD.

Les îles Wood, comté de Queen, sont situées à environ 30 milles de Charlottetown, au sud-est de cette ville, à environ quinze milles à l'ouest du Cap à l'Ours, à l'extrême sud de l'Ile. C'étaient d'abord deux petites îles; actuellement, elles sont reliées l'une à l'autre, ainsi qu'à la côte par des grèves sablonneuses, tandis qu'une barre de sable s'étenud depuis la côte jusqu'à 300 pieds de l'île de l'est.

En 1859, le gouvernement provincial y fit commencer des travaux, mais jusqu'en 1894, jamais les constructions entreprises ne furent ni achevées ni en bon état. Aussi ne furent-elles que peu ou point utiles jusqu'en 1894, alors que le ministère les fit refaire. Depuis, on a prolongé l'ouvrage sud, qui a maintenant 950 pieds de long, tandis que celui du nord en a 2,500. On supposait que ces ouvrages resserraient tellement l'entrée, que le contre-courant de fond qui en résulterait, creuserait la passe, et permettrait d'y disposer d'un tirant convenable s'étendant jusqu'aux postes d'amarrage. Mais il n'en fut pas ainsi, l'espace laissé entre les brise-lames ou môles étant trop grand. Afin de remédier à cet état de choses, on a construit deux jetées s'étendant vers le chenal, à partir de l'ouvrage sud, l'une ayant 190 pieds et l'autre 70 pieds de long. Ces constructions ont augmenté considérablement le tirant d'eau.

Mais comme ces jetées se tassèrent un peu, on fut obligé de les réparer, durant l'été et l'automne dernier, et de les remettre de niveau. On répara aussi l'ouvrage sud endommagé par un conglomérat de glace, et on construisit un nouveau massif de 30 par 50 pieds, au côté intérieur de l'extrémité du large de l'ouvrage nord, afin de consolider cette extrémité et de diminuer la largeur de l'entrée, tout en augmentant, si possible, la profondeur de celle-ci par un contre-courant de fond résultant de ces travaux.

Pendant le dernier exercice, les dépenses se sont élevées à $2,574.30.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, est une anse de la baie de Salisbury, sur la côte nord-ouest du chenal de Chignecto, dans la baie de Fundy. Les marées de printemps y atteignent 40½ pieds, les mortes-eaux, 32½ pieds.

Le quai brise-lames qui existe à cet endroit fut commencé en 1879, alors qu'on fit un massif séparé, à 550 pieds de la côte, et auquel, plus tard, on relia ce quai. En août 1885, l'ouvrage avait 220 pieds de long, et, trois ans plus tard, on le prolongea jusqu'à la grève. Sa largeur, à la plate-forme, est de 25 pieds, et, au début, sa hauteur était de 27 pieds à l'extrémité du large, mais, des déplacements s'étant produits sur le littoral, le fond se trouva diminué de trois ou quatre pieds à la suite d'accumulations qui s'y produisirent. Cette construction est en encaissement de bois rond, légèrement inclinée du côté de l'intérieur, tandis que du côté de la mer l'inclinaison est à un demi pour un, la face de l'ouvrage est à revêtement.

Ce brise-lames fut endommagé par une tempête le 21 novembre 1895, alors qu'un petit phare qui se trouvait à son extrémité du large fut emporté, ainsi qu'une partie du parapet, et une fraction de la superstructure de la tête de l'ouvrage.

En 1895-6, on accorda une petite somme pour boulonner provisoirement la charpente disjointe, et éliminer tout danger.

Pendant l'exercice 1896-7, on démolit et on reconstruisit la face intérieure du quai, à son extrémité du large, sur une longueur de 75 pieds à sa superstructure et de 44 pieds à sa substructure, cette partie s'étant fortement inclinée sur un de ses côtés pendant une tempête de l'année précédente. On redressa le côté penché; on porta à 15 pieds de hauteur la nouvelle face, afin de mettre la plate-forme de niveau, et on remit à neuf celle-ci sur une longueur de 75 pieds. On reconstruisit, sur une longueur de soixante-dix pieds, le parapet qui avait été démantelé sur une longueur de 110 pieds, et on posa des défenses à l'intérieur de la nouvelle face.

En 1898-9, on dépensa $121.31 pour poser au talus 27 pièces neuves de doublage, et pour les y boulonner; pour mettre en place une nouvelle lisse, et pour combler par une construction, la brèche de 40 pieds de long, laissée ouverte au parapet lors des précédentes réparations. Ce dernier travail fut fait en employant trois rangées de pièces, consolidées par des genoux.

En 1900-1, la charpente du parapet, qui avait été déplacée de trois à neuf pouces par les tempêtes, sur une longueur de 290 pieds, fut remise en place. Sur une longueur de 25 pieds à l'extrémité du large de l'ouvrage, on exhaussa le parapet en y ajoutant une rangée de charpente, et on posa, sur une longueur de 100 pieds, huit brides de neuf pouces carrés entre les genoux du parapet. Au talus, on posa trois nouvelles pièces de doublage de six pouces, et on boulonna les madriers qui ne l'étaient pas. A travers le haut-fond qui obstruait l'ouvrage du côté de l'intérieur, on creusa un chenal de 300 pieds de long, de 35 pieds de large et de 5 pieds de profondeur, en se servant d'une ravale à roues. On s'aperçut cependant que le haut-fond se formait de nouveau à la moindre houle du nord-ouest. Afin donc d'enrayer provisoirement les accumulations se produisant à l'intérieur de l'ouvrage et provenant des matériaux de la côte, on construisit un épi de 50 pieds de long, en pilotis et en pièces de charpente de 9 pouces, situé du côté du large de l'ouvrage.

Pendant l'année 1901-2, on posa à différents endroits le long de la face de mer du brise-lames et sur une longueur de 190 pieds à partir de son extrémité du large, du doublage neuf, de six pouces d'épaisseur et de 22 à 26 pieds de long, que l'on assujettit avec des boulons de ⅞ de pouce. En outre, on consolida l'ancien doublage disjoint, en y augmentant le nombre des boulons, et on posa 71 pièces de charpente neuve, de six pouces d'épaisseur, à la plate-forme de l'ouvrage.

Pendant l'année 1902-3, la face de mer de 100 pieds de long, du massif du large, étant pourrie, on la coupa jusqu'au fond et on la reconstruisit sur une largeur de 13 pieds, en grosses pièces de charpente consolidée en grande partie avec des boulons à vis, et la munissant à l'extérieur d'un doublage de 9 pouces en épinette. Plus de la moitié de la plate-forme de ce massif fut remplacée, et on y construisit un nouveau parapet dont la hauteur correspondait à l'épaisseur de 3 pièces de charpente sur une longueur de 26 pieds, à celle de 2 pièces sur une longueur de 61 pieds, et à celle d'une pièce sur une longueur de 13 pieds; à d'autres endroits de l'ouvrage, on répara sa plate-forme, et sur une longueur de 47 pieds on le munit de quatre nouvelles défenses et de nouvelles lisses. Enfin, on commença la construction d'un prolongement de 50 pieds, dont les fondations avaient été creusées dans le haut fond jusqu'au roc, et on donna à cet ouvrage la hauteur de quatre pièces de charpente.

Pendant l'exercice 1903-4, on acheva le parapet du massif du large, on en boulonna complètement le doublage, et on acheva le prolongement de 50 pieds de long et de 27 pieds de large à sa partie supérieure jusqu'à sa hauteur totale, moins l'épaisseur de deux pièces de charpente. Pour achever ce prolongement, il fallut encore y ajouter: son doublage, ses défenses et sa plate-forme. Quant au haut-fond, on le creusa suffisamment pour permettre l'accostage des navires.

Ainsi qu'il en est pour nombre d'autres endroits de la baie de Fundy, Anderson's-Hollow se trouve en face du courant des marées et des vents les plus communs en ces parages, d'où la présence sur la côte d'un amas de matériaux provenant des grèves. Ces matériaux doublent l'extrémité du brise-lames et se déposent le long de la partie sous le vent, pour y former un haut-fond qui nuit à la navigation.

En 1904-5, le prolongement fut achevé, muni d'un doublage, d'une plate-forme, de défenses et chargé. On a aussi construit et posé une nouvelle échelle; boulonné de nouveau une partie du doublage; posé cinq nouvelles défenses, 700 pieds de plate-forme et des lisses sur une longueur de 35 pieds; enfin, placé un nouveau poteau d'amarrage et reconstruit le parapet sur une longueur de 72 pieds.

En outre, on améliora l'abord à pente très accentuée, qui donne accès au quai, en augmentant de 4 pieds la profondeur de la tranchée pratiquée dans le roc et en construisant une berge de 21 pieds de large supportée de chaque côté par les murs de soutènement en pierre, ayant chacun en moyenne 33 pieds de long, neuf pieds de haut et 2½ pieds d'épaisseur. Le cubage de ces murs est de 55 yards de maçonnerie à sec.

En 1905-6, on posa de 80 à 90 nouvelles pièces de doublage à la face de l'ouvrage donnant sur le large; on boulonna 13 liernes pour consolider le parapet; on consolida 7 défenses; on plaça deux nouveaux poteaux d'amarrage, et on creusa le fond le long de l'ouvrage pour permettre d'y accoster. On construisit, en outre, une digue en fascines et pierres, de 420 pieds de long, et d'un volume de 155 yards cubes, afin de diriger le courant pour qu'il cure le haut-fond.

En 1906-7, on consolida la digue au moyen de fascines et de grosses pierres, et on acheta trois poteaux d'amarrage pour en munir cette construction.

Au commencement du printemps 1907-8, on creusa le fond pour permettre l'accostage des navires, et on mit en place des bouées. On remplaça trois poteaux d'amarrage et huit défenses; la plate-forme fut rapiécée, et on reconstruisit le parapet plus solidement, sur une longueur de 50 pieds. De plus, on posa soixante-dix-huit pièces de doublage à la face du large, et on consolida plusieurs des vieilles pièces de charpente.

Pendant l'année 1907-8, la dépense s'éleva à $474.82.

BAIE DE BACK.

La baie de Back est une station de pêche située à quatre milles à l'ouest de l'Etang, et à deux milles à l'est de Latête, sur l'un des bras du port de ce nom, dans le comté de Charlotte.

A cet endroit, le gouvernement provincial fit construire un quai en encaissement et chevalets de 239 pieds de long dans son ensemble, et atteignant presque le niveau des basses eaux. Pendant l'exercice 1900-1, le gouvernement fédéral y fit construire un prolongement de 86 pieds de long. Cet ouvrage comprend: une tête de quai de 50 par 30 pieds en encaissement de bois rond, à charge complète, et à revêtement des deux côtés, pour qu'il puisse supporter le choc des glaces; un massif de 20 pieds carrés à sa plate-forme, avec deux travées de 18 pieds, l'ensemble atteignant un fond de 8 pieds aux basses eaux. Ces travaux furent faits à l'entreprise.

La baie Back est un port d'escale régulier pour l'un des vapeurs de la baie Passamaquoddy, qui fait le service entre Saint-Stephen, Eastport, Campobello, l'île au Cerf, Latête et d'autres points intermédiaires. A cet endroit les marées de printemps atteignent 24 pieds.

Vers la fin de l'année 1901-2, on commença la construction d'un débarcadère, pouvant servir quelle que soit la hauteur de la marée. On construisit aussi une potence pour monter les marchandises, et une échelle que l'on plaça contre la face de l'ouvrage.

En 1902-3, on acheva les marches commencées l'année précédente à la face nord de ce nouveau quai. Afin que les marches pussent servir à n'importe quelle phase des marées de la baie de Fundy, elles furent pourvues de trois plates-formes de débarquement, distantes de 7 pieds l'une de l'autre en verticale.

Pendant l'exercice 1907-8, on remplaça la plate-forme et on répara le débarcadère employé durant les basses eaux, ainsi que les garde-fous qui avaient été abîmé durant la tempête du 1er février.

Pendant l'année 1907-8, les dépenses s'élevèrent à $196.17.

BOUCTOUCHE.

Bouctouche, comté de Kent, a une population de 600 à 1,000 âmes, et est située à quatre milles en amont de l'embouchure de la rivière du même nom, qui se jette dans le détroit de Northumberland, à vingt-deux milles au sud de Richibouctou et à dix-sept milles au nord de Shédiac.

En 1884-6, le ministère y construisit un appontement de 300 pieds de long et de 40 pieds de large, atteignant un fond de 17 pieds aux basses eaux et de 21 pieds aux hautes marées de printemps. Cet appontement s'appuie sur le rivage au pont public de Bouctouche, avec lequel il fait un angle droit.

En 1894, cet appontement fut très endommagé par un incendie, et l'année suivante on le répara partiellement.

Entre les années 1899 et 1901 et en 1903-4, on reconstruisit le quai en pilotis à son extrémité du large, sur une longueur de 25 pieds; on le chargea de fascines, de pierres et de terre, sur une largeur de 15 pieds à sa partie sous le vent. En 1905-6, on plaça des pilots créosotés, de revêtement, entre les défenses, le long de la face du large de ce quai, et on le chargea de fascines et de pierres, jusqu'à 2 ou 3 pieds de sa plate-forme.

Les madriers achetés en 1898-9 pour construire la plate-forme de l'ouvrage sur une longueur de 152 pieds s'étant détériorés, on les remplaça en octobre et novembre 1907 par des madriers neufs de 3 pouces d'épaisseur. En ajoutant de la pierre et de la terre, sur un pied d'épaisseur environ, et sur une longueur de 100 pieds, on nivela et rectifia la partie postérieure de l'ouvrage, et, à partir du pont son abord incliné, tout en élargissant de 4 à 5 pieds la partie postérieure du quai.

Pendant l'exercice 1907-08, la dépense s'est élevée à $337.01.

GRÈVE DE BOUCTOUCHE.

Le port de Bouctouche est séparé du détroit de Northumberland par une grève de sable de six à sept milles de long. L'entrée de ce port se trouve à l'extrémité sud de la grève, dont l'extrémité nord, en face de laquelle se trouvent d'importantes pêcheries, est reliée à la terre ferme.

Les habitants de l'extrémité nord du port se trouvent presque dans l'impossibilité de pêcher au large, vu la distance qui sépare leur village des pêcheries, lorsqu'on s'y rend par l'entrée du port. En outre, il n'existe aucun abri pour les bateaux sur la côte extérieure. On a donc proposé d'ouvrir une tranchée dans la grève à son extrémité nord; au point le plus étroit, la largeur n'y étant que de 500 pieds environ.

A cet effet, en mai 1905, on commença la construction d'un parapet de 2,800 pieds de long, en pieux et fascines, destiné à exhausser les parties basses de la grève qui étaient submergées par la marée pendant les tempêtes. En 1906-7, on construisit un parapet similaire, de 306 pieds de long, parallèle au premier, à sa partie la plus basse; et on enleva au moyen de ravales et à bras environ 4,000 yards cubes de sable, à l'emplacement du canal.

Pendant les exercices 1905-6 et 1906-7, on construisit deux brise-lames afin de protéger l'entrée extérieure de la tranchée. Le brise-lames nord a 219 pieds de long, et celui du sud 143 pieds. Sur une longueur de 35 pieds, à leur extrémité vers la terre, ces brise-lames ont 4½ pieds de large, et sont à deux rangées de pilots enfoncés à 4 pieds de distance d'axe en axe, l'espace laissé entre eux étant rempli de fascines. Quant à la partie de chacun de ces ouvrages située vers la mer, elle a 11½ pieds de largeur, est à pilotage jointif du côté du large, et comporte de plus deux rangées de gros pilots, enfoncés à six pieds les uns des autres, et reliés par des moises et des traversines en bois équarri. Ces parties ont été chargées de fascines et de pierre. Le long du côté nord de la tranchée du canal, on construisit un parapet de 434 pieds de long en pilots jointifs soustenus en arrière par des fascines, et relié

par des entretoises à des pilots placés à 10 pieds en arrière de l'ouvrage, à intervalles de 6 pieds d'axe en axe.

Pendant l'exercice 1907-8, on prolongea ce parapet sur une longueur de 154 pieds, jusqu'au brise-lames nord, et on construisit un parapet similaire au premier, mais d'une longueur de 106 pieds le long du côté sud de la tranchée. Au sud de l'extrémité de terre du brise-lames sud, on construisit aussi un parapet de 160 pieds de long, à pilots jointifs, afin d'empêcher l'ensablement du canal pendant les tempêtes. L'angle formé par le brise-lames et ce parapet fut, en outre, protégé par un matelas de 12 à 18 pieds de large et 94 pieds de long, que l'on recouvrit de grandes pierres. En dehors du pilotage, et du côté nord de la tranchée, on construisit un parapet léger en pieux et fascines, de 434 pieds de long. Quant à l'ouvrage primitif, longeant la grève et que les sables avaient recouvert, on l'exhaussa au moyen de pieux enfoncés à sa partie supérieure, sur une longueur de 800 pieds, faisant le remplage avec des fascines pour surélever la grève.

On acheta une certaine quantité de pierre, de pilots, etc., pour la construction du prolongement des brise-lames et, en mars 1908, une drague à vase munie d'un treuil à vapeur, fut montée et essayée pour creuser le chenal à travers la baie. Mais, vu la difficulté qu'on éprouva pour enlever la glace et le sable congelé, les travaux furent discontinués après que l'on eût enlevé environ 100 yards cubes de déblais. Cependant, on constata que dans le terrain mou, au-dessous de la surface congelée, on pourrait déblayer environ 150 yards cubes par jour, au coût de $24.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, les dépenses s'élevèrent à $3,500.

CAMPBELLTON.

Campbellton, comté de Restigouche, se trouve sur la rive sud de la rivière de ce nom, à 16 milles en amont de Dalhousie et à six milles en aval du point extrême du refluement de la marée. C'est une des stations importantes du chemin de fer Intercolonial et le terminus du chemin de fer International, actuellement en voie de construction. La population était de 2,652 en 1901 et 3,740 âmes en 1906.

Entre, les années 1889 et 1892, le ministère y fit construire un quai s'étendant sur une longueur de 250 pieds, vers l'est, à partir de ce que l'on appelait dernièrement le quai Shives dont l'expropriation porta à 340 pieds la longueur du front du quai du gouvernement.

En octobre 1904, on signa un contrat pour la construction d'un quai en eaux profondes, de 304 x 35 pieds, sur fondations draguées par un fond de 22 pieds aux basses eaux, et s'étendant à l'est du massif primitif construit par le ministère. Cet ouvrage fut achevé en septembre 1906.

Le 28 février 1906, afin de faciliter le trafic de l'endroit, et tout spécialement celui de la Compagnie de navigation Interprovinciale, on signa un contrat pour la construction d'un quai de 200 pieds de long et de 75 pieds de large, atteignant un fond de 9 pieds aux basses marées ordinaires de printemps, à son extrémité du large, et devant servir à prolonger, vers l'ouest, le quai construit par le ministère. Cet ouvrage fut achevé le 8 septembre. En 1905-6 on construisit un encaissement, long de 258 pieds et large de 15 pieds à sa plate-forme, les travaux étant exécutés à la journée. Cette construction était à deux fins: servir de face nouvelle au quai fait par le ministère, et donner accès au nouveau prolongement ouest; vu que l'abord primitif du quai était absolument trop étroit, et souvent encombré de trains de marchandises ou d'autres véhicules de trafic.

Pendant 1906-7, on fit un remplage en terre, écorces, fascines, etc., entre le nouvel encaissement et le vieux quai, ce qui agrandit la propriété du gouvernement, à cet endroit, de 258 pieds de long, et 15 à 48 pieds de large. Durant l'exercice 1907-8, on nivela horizontalement ce remplage.

Pendant le même exercice, on construisit un encaissement de 148 pieds de long, sur le côté est, afin de permettre la pose d'une nouvelle voie ferrée de garage, pouvant atteindre les quais situés en eaux profondes. Quant aux anciens quais, on exhaussa leurs faces qui n'avaient pas été touchées et, à l'intérieur, on porta leur niveau à 4 pieds au-dessus des hautes marées ordinaires de printemps.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, pour achever cet ouvrage, on y ajouta un revêtement en charpente et des lisses sur une longueur de 140 pieds; à sa face extérieure, on prolongea les défenses jusqu'au sommet de la construction; et enfin, pour le compléter, on continua de niveler sa partie intérieure. Au-dessus de l'encaissement, sous la voie de garage du chemin de fer, on ajouta une lisse et un revêtement intérieur en charpente sur une longueur de 148 pieds; afin de donner à la construction la hauteur voulue. D'avril à novembre 1907, le remplage nécessita environ 2,300 tombereaux d'écorces, de terre, de cendres et de gravier.

Le 11 février 1907, on commença la construction d'un entrepôt sur le prolongement ouest. Ce bâtiment a 110 pieds de long, 40 pieds de large, et ses murs des côtés ont 16 pieds et demi de hout. Son toit goudronné est à deux versants de pente à un pour un, supporté par huit chevrons. Le 31 mars, le bâtiment était prêt à recevoir les bardeaux (sur les côtés), le goudronnage du toit, et on y posa un plancher de 2 pouces d'épaisseur.

L'entrepôt fut achevé en 1907-8, peint, et muni des fils d'éclairage électrique. A l'une de ses encoignures intérieures, 14 par 11 pieds, ce bâtiment fut recouvert de planches, et pourvu d'un revêtement afin d'y établir un bureau. Plus tard, pendant la même saison, ou goudronna le toit. Afin de permettre le transbordement des marchandises de l'entrepôt aux navires, on construisit aussi une cale mobile, actionnée par des treuils, et à contre-poids en béton.

Entre les rails des deux voies ferrées du quai situé en eaux profondes, on posa quinze mille pieds de planchéiage, "B.M.", et on tailla les madriers en biseau, jusqu'au niveau de l'ancien plancher, et au-delà des rails, afin de permettre aux attelages de faire usage du quai et d'y tourner.

On répara le mouton, et on munit de 87 pilots jointifs la face du large massif que le ministère avait construit en 1889. Ces pilotis avaient de 40 à 54 pieds de long, devaient protéger la face de l'ouvrage et permettre de draguer autour jusqu'à 25 pieds aux basses eaux. Vers la fin de mars, on commença à établir ce même genre de pilotage à la face intérieure, et, avant la fin de l'exercice on avait enfoncé environ 35 pilots.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $6,655.02.

OLD FERRY WHARF (VIEUX QUAI DU BAC.)

Entre les années 1889 et 1894 afin de fournir un débarcadère au bac à vapeur qui fait le service entre Campbellton et la pointe de la Croix, comté de Bonaventure, P.Q., le ministère construisit à cet endroit un quai de 406 pieds de long, dont le site avait été choisi par le conseil municipal de la localité. Or, pendant plusieurs années ce quai ne servit pas de débarcadère, pour le bac, son emplacement n'étant pas convenable; aussi, on en construisit un autre, ailleurs, juste suffisant pour que le bac y accoste.

Le vieux quai est néanmoins fort employé par les bateaux des parages environnants, tant du comté de Bonaventure que de celui de Restigouche. Comme il se trouvait en mauvais état, et que son extrémité du large avait été emportée, le ministère le fit réparer pendant le printemps de 1906. Naguère ,le conseil municipal y avait fait faire un remplage de terre, etc., sur une longueur de 25 pieds à son extrémité du rivage, afin qu'il fut carrossable.

Pendant 1905-6, on enleva les restes de l'ancien plancher, on munit les côtés du quai de lisses de 10 par 10 pouces, on posa des pièces de bois sur les côtés de deux

vieilles travées, et, à l'intérieur, sur une longueur de 100 pieds, près de l'extrémité du large, ainsi qu'à certaines parties de l'ouvrage vers la terre, on procéda à un remplage et à un nivelage, en se servant d'écorce de cèdre, de glaise et de gravier.

Pendant l'exercice 1906-7, on continua ces réparations. Sur une longueur de 55 pieds, à sa partie du large, on mit le quai de niveau au moyen d'un encaissement, lui donnant une hauteur de 10 pieds 8 pouces à son extrémité, et une longueur totale de 373 pieds et demi. L'ouvrage nécessita une charge de pierre, d'écorce et de gravier, et la pose de 12 défenses, deux échelles et six organeaux.

On répara aussi un vieux massif de 84½ x 11 pieds, qui se trouve au coin nord-ouest du quai du bac. L'encaissement fut consolidé par la pose de pièces nouvelles de charpente et par un boulonnage supplémentaire; à l'intérieur on mit une charge de pierres, d'écorces et de terre; sa plate-forme fut gravelée; tandis que sur ses côtés on posait une lisse, six nouvelles défenses et un doublage neuf sur une longueur de 18 pieds.

Pendant 1907-8, on posa un doublage à la face du quai, en madriers de trois pouces, et à l'intérieur, aux tassements, on rétablit le niveau normal à la hauteur de la plate-forme, employant trois cents charretées de gravier, soit environ 150 yards cubes.

Le dépense occasionnée par ces travaux est comprise dans celle donnée à la fin du rapport concernant Campbellton.

CAP TORMENTINE.

Cap Tormentine est situé sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, tout à fait à l'extrémité est du comté de Westmoreland. Là se trouve le terminus du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard. C'est sur la terre ferme le point de communication qui est le plus rapproché de l'Ile du Prince-Edouard, dont le sépare un bras de mer de neuf milles de large.

Afin de créer un port artificiel, à même de faciliter les communications interprovinciales entre l'île et le continent, de 1886 à 1892, le ministère y fit construire une jetée-brise-lames.

Cette construction comprend: une jetée rectiligne, ou abord, de 2,500 pieds de long, qui, sur une longueur de 1,300 pieds du côté de terre, consiste en une levée de blocaille, le reste étant en encaissement à faces pleines, et en une tête de jetée et un ouvrage en retour en encaissement à faces pleines de chacun 400 pieds de long. Les faces du large, de la tête et du "retour", ont été construites en plan incliné de un pour un, à revêtement en bois dur, partant presque du niveau des basses eaux, pour atteindre le couronnement de l'ouvrage. L'ensemble des constructions forme un port de quatre acres de superficie environ et d'une profondeur, jusqu'à l'automne de 1892, de 13 à 15 pieds aux basses eaux, mais qui, depuis, a été portée à 18 pieds, à certains endroits, par du dragage.

A cet endroit les marées de printemps atteignent 7¾ pieds, et les mortes-eaux 3¼ pieds.

Vu les dégâts causés par les tarets, on fut obligé de réparer la partie en charpente des constructions, peu de temps après leur achèvement, et, depuis, on a continué ces réparations tous les ans. Jusqu'en 1901, elles consistèrent principalement à renouveler la charpente des faces, et le doublage des talus, de la tête de la jetée, et de l'ouvrage en retour, et aussi, à protéger, par de grandes et de petites pierres les faces nord et une partie des faces sud de l'abord, ainsi que la face du large de la tête du quai, sur une longueur de 300 pieds environ. On continua la construction de la tête jusqu'en 1906. En outre, ces réparations comprirent: la pose de pilots jointifs en bois dur, le long d'une partie de l'abord du côté de l'intérieur, et, plus tard, celle de pilotis créosotés, de 12 x 12 pouces, à intervalle de 2½ pieds le long de la face de l'ouvrage donnant sur le port.

En 1901-2, on construisit une face de quai provisoire de 205 pieds de long en pilots, pièces en bois dur et traversines le long de la face du large ou du sud de l'ouvrage en retour, ce, pour faciliter la navigation d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et le cap Tormentine. Sur l'ouvrage en retour, on éleva un bâtiment mixte de 100 pieds de long par 20 pieds de large, devant servir à la fois de gare et d'entrepôt.

Depuis, on a fait continuellement des réparations et des améliorations, dont on trouvera les détails complets dans le rapport annuel de 1906-7.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la bande de doublage en bois dur fut élargie et prolongée, de façon à couvrir une superficie totale de 194 pieds et demi de long, par 8 pieds de haut.

Le long de la face du quai, on enfonça trente et un pilots créosotés, on chargea cet ouvrage avec des pierres, et on construisit une plate-forme.

Sur une longueur de cent neuf pieds, on enfonça des pilots jointifs créosotés, de 12 x 12 pouces, à la face verticale de l'ouvrage en retour, construite en 1905-6.

Ce travail requit 93 pilots. Quant à l'intérieur de la construction, il fut rempli partiellement de lest et recouvert.

Comme l'extrémité de terre du " retour " s'était tassée parce que son revêtement en bois dur avait été détruit par les tarets, on enleva le reste de la construction en bois dur, et on enfonça 11 pilots créosotés à l'une des encoignures du quai, pilots que l'on protégea par 7 renforts en fer. L'intérieur du quai fut nivelé, et on le remplit de pierre; puis on construisit sa plate-forme sur une superficie de 30 x 30 pieds et on remit en place un poteau d'amarrage. Le long du côté faisant face au port, on reboulonna sur l'ouvrage, 100 pilots créosotés.

A la tête du quai, et afin de construire le pilotage jointif de la face verticale, construite en 1903-4, on enfonça cinq pilots créosotés.

On répara l'entrepôt qui avait été endommagé pendant la tempête du 7 novembre. Ces réparations comprirent: le renouvellement des portes et de carreaux de vitre aux fenêtres, ainsi que la réparation des murs et des cloisons.

On reconstruisit la sonnette et le trolley; on répara le bateau plat et la grue et on acheta une nouvelle chaudière pour la machine à vapeur actionnant cette dernière. A la fin des travaux de l'année, la machine à vapeur, la sonnette, etc., furent enlevées du quai et mises dans le chantier, tandis que le bois de charpente disponible était empilé.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense s'est élevée à $5,174.09.

CARAQUET.

Caraquet, comté de Gloucester, est situé sur la côte sud de la baie des Chaleurs, à 42 milles à l'est de Bathurst. C'est un grand village prospère et un établissement de pêcheurs en même temps, dont la population s'élève à 4,000 âmes environ. A l'exception de Bathurst, c'est la station la plus importante du chemin de fer de Caraquet.

En mars 1902, on signa un contrat pour la construction d'un quai en eaux profondes, destiné à l'embarquement du bois de charpente du comté de Gloucester. Les travaux furent adjugés à messieurs Simmons et Burpee, de Gibson, N.-B.

Ce quai est en encaissement de bois rond. Il a 1,700 pieds de long, et comprend: un massif de rivage, de 255 pieds par 25 pieds; 25 massifs de 25 pieds carrés; 26 travées de 20 pieds, et une tête de 300 x 40 pieds. Cette dernière construction est établie par un fond de 22 pieds, dragué par le ministère en 1903. Le montant du contrat s'élevait à $50,990. Le quai, commencé le 7 juillet 1902, fut achevé le 31 octobre 1905.

Pendant l'exercice, 1905-6, on construisit deux brise-glace, de 20 pieds carrés, à leur partie supérieure, pour protéger les massifs du quai, et on répara quelques petits dégâts que les glaces avaient fait à la tête de celui-ci.

En juin 1906, on commença à niveler et à clôturer le chemin d'accès, de 1,200 pieds de long, qui existe entre le quai et la route publique. Ces travaux furent ache-

vés en novembre de la même année. Le volume total des déblais s'éleva à environ 2,300 yards cubes.

Afin de protéger la tête du quai contre la glace, qui, parfois, se détache du fond du port de Caraquet, pour s'en aller à la dérive par grandes banquises, que poussent un fort jusant et le vent nord-ouest, on commença, le 1er octobre 1907, la construction d'un troisième brise-glace. Comme le fond et le courant sont plus considérables à l'extrémité de la tête de quai qu'aux deux premiers massifs, on a donné au nouveau brise-glace les dimensions de 20 pieds par 25 à sa partie supérieure. Cette construction a, dans le sens que suit la glace, une face inclinée, de 25 pieds de large, correspondant à une largeur horizontale de 15 pieds, et à une hauteur de 12 pieds; à sa partie du large, elle est munie d'un talus de un pour quatre, sur une hauteur de 12 pieds, à partir du sommet. Pour le reste de l'ouvrage le talus est de un pour huit. A sa partie supérieure, l'ouvrage est muni d'un doublage en bois dur de 6 pouces d'épaisseur sur une hauteur de 12 pieds. Les travaux furent suspendus le 21 novembre et repris le 23 mars suivant. Le 31 mars, l'ouvrage en bois rond était achevé, le massif était complètement chargé, et on avait commencé la pose du revêtement. La construction fut achevée le 8 avril.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $2,105.49.

CHATHAM.

Chatham, comté de Northumberland, est un des principaux ports de trafic du Nouveau-Brunswick. Il est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 20 milles de son embouchure. La population de Chatham est d'environ 5,000 âmes.

Pendant les exercices 1899-1900 et 1901-2, on y reconstruisit l'ancien ouvrage qui portait le nom mde qui de la douane. Cette construction a un front de 11 pieds de long du côté de la rivière, et deux ailes de 144 et 171 pieds de long. Elle est entièrement en encaissement à faces pleines, de 12 pieds de large. L'espace entre les ailes a été chargé de terre et de gravier.

Pendant les mois de septembre et d'ocbre 1907, on construisit un ouvrage de soutènement en encaissement de 50 pieds de long et de 6 pieds de haut, à l'extrémité de terre de la cale, c'est-à-dire à l'est du quai. En outre, en arrière de cette nouvelle construction, on fit un remblai et on nivela le sol sur une étendue d'environ 10,000 pieds carrés appartenant au gouvernement, et on planta douze arbres. On badigeonna à la créosote la lisse, les défenses et les poteaux d'amarrage du quai.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense s'éleva à $193.84.

CHOCKFISH.

Chockfish, comté de Kent, est le nom d'un établissement situé à l'embouchure de la rivière Chockfish, qui se jette dans le détroit de Northumberland, à mi-chemin entre Richibouctou et Bouctouche, et qu'habitent des pêcheurs et des cultivateurs.

Les constructions faites à cet endroit, ont pour but de rectifier le chenal à l'embouchure de la rivière, chenal qui, jadis, était obstrué par des barres de sables mouvants, et que l'on a voulu rendre plus profond et permanent, afin de permettre aux bateaux de pêche d'entrer sans danger dans le port.

Ces constructions comprennent: un barrage qui ferme l'ancien chenal tortueux, et 2 brise-lames, l'un au nord, l'autre au sud. Le barrage a 356 pieds et demi de long; il fut commencé en 1901-2, et prolongé en 1902-3. En 1903-4, on construisit le brise-lames nord sur une longueur de 516 pieds, et en 1906-7, on le prolongea sur une longueur de 50 pieds. Quant au brise-lames sud, il fut commencé en 1904-5. Sa longueur totale est de 264 pieds, et son extrémité du large, sur une longueur de 50 pieds, a été construite en 1906-7, en prolongement du barrage. Entre les deux brise-lames on a laissé une passe de 44 pieds de large.

De chaque côté du chenal, pendant l'exercice 1907-8, on a agrandi les prolongements des ouvrages sur une longueur de 50 pieds, et rechargé les anciennes cons-

tructions, sur une longueur de 200 pieds environ, en employant des fascines et des pierres. Les parties du large des deux brise-lames ont chacune 11 pieds 6 pouces, et ont été construites avec deux rangées de pilots principaux, enfoncés à 6 pieds d'intervalle, d'axe en axe, sur chaque rangée, et reliés par des traversines et des pièces de bois carré. Ces ouvrages sont à pilotage jointif sur les deux côtés et à l'intérieur, et à charge de fascines et de pierre.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $1,499.39.

DALHOUSIE.

Dalhousie, comté de Restigouche, se trouve au fond de la baie des Chaleurs, et à l'embouchure de la rivière Restigouche, à 16 milles plus près du golfe Saint-Laurent que Campbellton. C'est un des principaux et des meilleurs ports pour l'exportation du bois en planches de la province; sa population est d'environ 1,200 âmes. Il est bien abrité, et son fond est de quatre à sept brasses aux basses eaux.

En 1887, au terminus d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial, le ministère construisit un quai de 300 pieds de long par 22 pieds de large à sa plate-forme, et atteignant un fond de 14 pieds aux basses eaux. Depuis, ce fond a diminué, une partie de la charge de la construction ayant été emportée par la mer.

Le 1er août 1904, un contrat de construction au montant de $42,000, fut signé avec J. B. McManus, Ltd., pour la construction d'un quai en eau profonde, de 304 pieds par 35, construit sur un fond dragué à 24 pieds aux basses eaux. Ce quai se trouve immédiatement en amont de l'ancien quai du gouvernement.

En août 1905, on fit le dragage spécifié dans le contrat, et, le 22 janvier 1906, on commença la construction de l'encaissement. Ce quai fut achevé le 18 octobre 1906.

Le 8 janvier 1907, on commença la construction d'un massif devant relier l'ancienne et la nouvelle construction. Entre le quai en eau profonde et le nouveau massif, on a laissé un passage de 20 pieds que franchit une travée de longerons de 12 x 12 pouces, laquelle est recouverte de madriers de 4 pouces. Quant au massif, il est en bois rond, en encaissement, à faces de charpente double et à pilotage jointif du côté du large. Du côté de l'intérieur, sur toute sa longueur, il est contigu à l'ancien ouvrage. Les dimensions du massif dont il est question, sont de 220 pieds de long par 56 de large, à son extrémité la plus élevée. Cette largeur diminue vers la pointe basse de l'ouvrage, afin de présenter avec le quai en eau profonde une face rectiligne de 550 pieds.

En 1905, le dragueur *Saint-Laurent* dragua l'emplacement du nouveau massif, y créant le long de sa face un fond de 17 à 20 pieds aux basses eaux.

Le 31 mars 1907, on avait construit le massif jusqu'à une hauteur moyenne de un pied et demi au-dessus des hautes marées.

Pendant la construction des massifs de raccordement, on exhaussa l'ancien quai du gouvernement, et on le nivela à 4 pieds au-dessus des hautes marées ordinaires de printemps en ajoutant des traversines, des longerons et une plate-forme. L'ouvrage fut complètement achevé le 13 août.

Au printemps de 1907, la dérive des glaces endommagea la charpente des faces et les défenses de l'encoignure nord-ouest du quai en eau profonde. En septembre, on remplaça les pieux endommagés par des défenses en bois dur, et on munit d'un revêtement de bois dur de 10 pouces l'espace existant entre les défenses le long de l'extrémité de l'ouvrage, aux coins duquel on plaça trois plaques de fer de 2 x 8 pieds x ⅜ de pouce, courbées au milieu dans le sens de leur longueur.

DALHOUSIE (QUAI DU BAC).

Le quai du bac, de Dalhousie, a été construit en 1892 par le gouvernement de la province, au coût de $2,217.48. Ce quai sert non seulement au trafic des bacs à vapeur qui font le service entre Dalhousie, Campbellton et différents points de la côte de la province de Québec, mais il est très employé par les goélettes et les bateaux de pêche,

vu que l'anse ou bassin où il se trouve, est un port à la fois sûr et commode. C'est la drague *Saint-Laurent,* qui, en partie, a dragué en 1905 ce bassin d'environ 12 pieds de fond aux basses eaux. Le quai a 591 pieds de long, et comprend des massifs et des travées de 15 pieds de large, et une tête de 52 x 266 pieds.

Comme ce quai était trop petit et que, dernièrement, il se trouvait en fort mauvais état, inutilisable, le 14 novembre 1907 on signa un contrat avec MM. J. et A. Culligan pour sa reconstruction et son agrandissement.

Le nouvel ouvrage aura une longueur totale de 630 pieds; il comprendra: un abord en pierre et en terre, de 80 par 20 pieds; un abord en encaissement de 100 par 20 pieds; 9 massifs et 10 travées de 20 pieds de côté; une rampe d'accostage, "slip", pour le bac à vapeur, de 50 par 15 pieds, inclinée à un pour cinq; et une tête de 70 par 41 pieds. Le montant du contrat signé s'élevait à $9,840.

Le 28 novembre, on commença à enlever les anciens massifs. Le 31 mars 1908, on avait déjà construit la partie en bois rond du massif de terre et du massif n° 1, à la hauteur voulue; et celle des massifs 2 à 9 et de la rampe d'accostage jusqu'à la hfauteur totale, moins l'épaisseur de deux étages de pièces de charpente. Quant à la vieille charpente de la tête du quai, on l'avait enlevée jusqu'au niveau de la haute mer, et on avait posé sur la partie restante une des trois rangées de la nouvelle charpente. En outre, on avait enfoncé les principaux pilots devant servir à l'agrandissement de la tête du quai. Durant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense totale s'est élevée à $22,348.79.

DORCHESTER.

Dorchester est le chef-lieu du comté de Westmoreland. C'est une station du chemin de fer Intercolonial, située à vingt-sept milles au sud-est de Moncton. Sa population est d'environ 1,100 habitants. Dorchester se trouve sur la rive est de la rivière Memramcook, à environ deux milles, vers l'extérieur, de l'entrée de la baie Shepody.

Il y a de trente à quarante ans, on prolongea, par un appontement de 200 pieds de long, le quai en encaissement du chemin de fer, afin de faciliter l'embarquement de la houille provenant de la mine de Springhill; mais, à la suite de la construction du chemin de fer Springhill-Parrsboro, ce trafic fut dirigé sur Parrsboro, et on laissa dépérir l'appontement.

Cependant, depuis quelques années, étant donné l'accroissement du commerce des bois, etc., le poste d'accostage, qui se trouve au quai du chemin de fer, est devenu insuffisant, d'où la nécessité de prolonger le quai actuel.

La construction projetée aura 200 pieds de long x 50 pieds de large, et elle sera située immédiatement en aval du quai actuel, à 24 pieds en deça de l'alignement fourni par la face du large de cet ouvrage, afin que les navires ayant accosté au nouveau quai puissent décharger directement, par babord avant, de longues pièces de bois sur des wagons amenés sur le vieux quai. Actuellement,, il faut haler et mettre dans la rivière les longuess pièces de charpente, pour les remonter ensuite sur le quai. Le long de la face du large du nouveau quai, on a besoin d'un dispositif d'accostage pour les navires. On le construira en encaissement de charpente, sur une longueur de 29 pieds.

Le 20 janvier 1908, on a signé, à cet effet, un contrat de construction, au montant de $13,478, avec MM. W. et O. Downey.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense s'est élevée à $151.87, pour préparation de plans, mise en adjudication, etc.

DURHAM.

Durham est la paroisse la plus à l'est du comté de Restigouche; sa population est de 2,200 habitants, qui s'occupent d'industrie forestières, d'agriculture et de pêche.

Le 20 juin 1905, on a signé un contrat de construction, au montant de $17,700, avec MM. Jean et Joseph Goulet, contrat qui fut transféré le 23 octobre 1905, à MM. Y. et A. Culligan, qui s'engageaient à construire un brise-lames, ayant pour but de protéger les bateaux de pêche et de faciliter l'expédition maritime du bois de charpente.

Les travaux commencèrent le 1er septembre 1905, et le brise-lames, d'une longueur totale de 702 pieds, fut achevé le 22 septembre 1906. Cet ouvrage est construit en encaissement de bois rond, et il est muni d'un doublage en madriers de bois dur de 4 pouces, excepté sur une longueur de 70 pieds à l'extrémité de terre de l'abord. Cet abord a 20 pieds de large. Quant à la tête du quai, elle est de 30 pieds 4 dixièmes par 48 pieds et demi, et elle se trouve en travers de l'abord.

Pendant l'année 1906-7, on construisit une petite jetée ou épi, au delà de la côte, à 300 pieds à l'est du premier ouvrage, et ce, afin de protéger, contre les vents d'est, les barques se trouvant à côté de cette dernière construction, ainsi que pour retenir les matériaux mouvants enlevés à la côte. L'épi a 124 pieds et demi de long et 12½ pieds de large; sur une longueur de 38 pieds, à son extrémité du rivage, il est en terre; et sur une longueur de 86 pieds et demi, à sa partie du large, il est en encaissement similaire à celui du brise-lames.

Pendant l'année 1907-8, on a dépensé $177.10 pour enlever des pièces de bois, des algues, etc., qui par deux fois avaient recouvert le quai sur une longueur d'environ 250 pieds, lors de violentes tempêtes et de très hautes marées.

DÉBARCADÈRE D'EDGETT.

Le débarcadère d'Edgett, comté d'Albert, se trouve sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac, à deux milles en aval du village de Hillsborough.

Afin d'y remplacer une ancienne construction du gouvernement provincial, qui, en 1869, avait été détruite par la tempête Saxby en 1889, le ministère commença la construction d'un quai, qui fut achevé pendant l'exercice clos en juin 1893. Ce quai a 400 pieds de long. Il comprend un abord en terre de 20 pieds de large par 50 pieds de long, un encaissement en bois rond de 250 pieds de long, et un encaissement en charpente équarrie de 100 pieds de long. La tête de ce quai a 40 pieds de large et a 35 pieds de haut; on y dispose d'un tirant de 30 pieds aux hautes mers; et elle est à sec aux basses mers. A cet endroit les marées de printemps atteignent 40 pieds.

En mai 1900, on commença le renouvellement de la plate-forme, qui était pourrie, et le nivellement des longerons, qui s'étaient tassés. Ces travaux furent achevés en 1900-1.

Pendant l'exercice 1903-4, on exhaussa l'abord de 270 pieds de long, au-dessus du niveau de la marée, en faisant usage de fascines et de gravier; et, de chaque côté on le protégea au moyen de pierres. On remplaça 13 traversines qui étaient brisées, les nouvelles ayant 12 pieds de long; on fit de petites réparations à la plate-forme, et on mit en place deux nouveaux poteaux d'amarrage, de 15 pouces de diamètre.

En 1904-5, sa superstructure étant pourrie, on démolit le massif du large, de 100 pieds de long, et de 40 pieds de large, et on le reconstruisit jusqu'à la hauteur de trois étages de pièces de charpente. Puis, on démolit l'ouvrage suivant, aussi sur une longueur de 100 pieds, et on le reconstruisit, excepté les traversines de la partie supérieure, à la même hauteur.

En 1905-6, on étendit ces réparations à tout l'ouvrage, et on acheva de reconstruire la plate-forme.

Pendant 1907-8, on acheva et on chargea le mur de soutènement en encaissement, de 200 pieds de long et de 60 pieds de large, cependant que le poste d'accostage était à moitié creusé dans la vase.

Durant l'année 1907-8, la dépense s'est élevée à $2,662.05.

RIVIÈRE DU GRAND-SAUMON.

La rivière du Grand-Saumon, comté de Saint-Jean, n'est qu'un petit estuaire à mascaret, qui se trouve à huit milles à l'est de Quaco. De cet endroit, on expédie du bois de charpente à Saint-Jean.

Le 27 juillet 1905, on signa un contrat pour la construction d'un brise-lames, de 180 pieds de long et de 18 pieds de large, destiné à protéger l'entrée du port. En octobre 1906, cet ouvrage était achevé.

Le 27 novembre 1907, on adjugeait par contrat la construction d'un prolongement à ajouter au brise-lames; mais on n'avait pas encore commencé les travaux à la fin de l'exercice.

Pendant 1907-8, la dépense s'est élevée à $91.89.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, comté d'Albert, est situé près de l'embouchure de la rivière Petitcodiac, au point extrême de la grande navigation. On y trouve une des nombreuses constructions destinées à faciliter le trafic maritime dans cette grande rivière à mascaret. Au cap Hopewell, les marées de printemps atteignent 45 pieds.

Afin de faciliter le manœuvre des navires qui se rendent à Moncton, à Hillsborough et à Dorchester, pour y prendre cargaison, en 1883, le ministère commença la construction d'un appontement à lest, encaisssement de bois rond, de 300 pieds de long, par 22 pieds de large. Cet ouvrage fut achevé l'année suivante.

En 1885, il fut prolongé jusqu'à sa longueur actuelle, qui est de 583 pieds, et ce par l'addition d'une construction en bois carré.

En 1901, on commença la construction à l'entreprise d'un nouveau quai devant avoir 460 pieds de longueur totale, et comprendre: un abord en encaissement de bois rond, de 210 pieds de long, et un massif en encaissement de bois équarri, de 250 pieds de long, y compris une tête de quai de 50 x 35 pieds à sa plate-forme, et de 48 pieds de haut. Le 1er juillet 1902, on avait construit l'encaissement et l'ouvrage en chevalet de l'abord. Quant à la tête du quai, on l'avait construite jusqu'au 15me étage de pièces de charpente, et l'encaissement en bois équarri avait été prolongé jusqu'à une longueur totale de 210 pieds.

Pendant l'exercice 1902-3, on a porté l'ouvrage du 15e au 46e étage, c'est-à-dire à sa hauteur totale, et le quai se trouva achevé. Comme, à cet endroit, les marées de printemps atteignent 45 pieds, à la demande publique, on construisit à la tête du quai une cale mobile, afin de faciliter le trafic aux différentes phases de la marée. On protégea la partie du large de la tête du quai, au moyen de fascines et de pierres, le lit vaseux de la rivière Petitcodiac ayant été affouillé par le courant. En outre, on enleva des blocs erratiques qui étaient pris dans la vase, non loin du rivage, là où les navires reposent aux basses mers.

En 1906-7, on plaça deux matelas de fascines, de 4 à 4½ pieds d'épaisseur, bien chargés de pierres, afin d'empêcher des affouillements au nouveau quai. Cet ouvrage donna les meilleurs résultats.

En 1907-8, on munit le quai de cinq organeaux et de deux échelles, et on renouvela les taquets de la rampe mobile d'accostage et la main-courante de l'escalier.

On se proposait aussi de modifier le dragage autour du quai, mais l'hiver survint avant qu'on put accomplir ce travail.

Pendant l'année 1907-8, la dépense s'est élevée à $72.91.

HOPEWELL HILL.

La colline Hopewell, comté d'Albert, est située sur l'une des rives de la rivière Shepody, un affluent de la rivière Petitcodiac. En 1900-1, on a signé un contrat pour la construction d'un appontement public en encaissement de bois rond. Les

travaux furent commencés en juin 1901, et achevé en novembre de la même année. Cet appontement a 101 pieds de long. Il comprend: un abord en pierre de 24 pieds de long et de 30 pieds de large à la chaussée; deux massifs, chacun, de 20 x 40 pieds; et deux travées de 15 pieds. Les massifs sont en encaissement à claire-voie, planchéiés, et munis de défenses.

Pendant l'exercice 1902-3, on acheta le droit de passage au quai, sur une largeur de 66 pieds, et on construisit une route de 500 pieds de long et de 20 pieds de large à la chaussée, en employant alternativement des couches de fascines et de glaise. Cette route, qui se trouve en dehors des digues, est toute en remblais dont la hauteur maximum est de 10 pieds. Cet ouvrage a nécessité 2,216 yards cubes de fascines et de glaise, à peu près en quantités égales. Au point où le remblayage est plus épais, on a construit un conduit souterrain de 32 pieds de long.

En 1903-4, on créa un poste d'amarrage, à la partie la plus basse de l'appontement. Ce poste a 73 pieds de long, 25 pieds de large et 10 pieds de haut à son extrémité du large. Il est construit en encaissement, fascines et glaise.

En 1904-5, on remit de niveau la partie supérieure du massif du large, et la travée y attenant, ces parties de la construction s'étant tassées, et on construisit un poste d'amarrage, de huit pieds de haut, le long du front de l'appontement.

La pression des glaces ayant provoqué le tassement de la tête du quai, en 1907-8, afin d'enrayer les dégats ainsi causés, on remplit, sur la longueur de la travée, l'espace existant entre la tête du quai et le massif de terre. Ce remplage fut fait en encaissement. En outre, on nivela la tête du quai, et on fit l'abord en fascines, pieux et glaise. On exhaussa aussi le poste d'amarrage, de l'extrémité du large, de la hauteur d'un étage de charpente, et on le nivela.

Pendant 1907-8, la dépense s'est élevée à $992.80.

L'ÉTANG.

L'Etang, comté de Charlotte, est l'un des meilleurs ports de la côte du Nouveau-Brunswick. D'après le "guide de la navigation" de l'amirauté, c'est même l'un des plus commodes de l'Amérique du Nord, comme entrée, étendue, abri, profondeur et ancrage sûr. Ce port est très renommé à cause des bancs de sardines qui le fréquentent. Les marées de printemps y atteignent 23 pieds et demi. En 1889, le ministère prolongea le quai, à massifs et travées, que le gouvernement provincial avait fait construire à l'Etang; ce prolongement fut obtenu en construisant une tête de quai de 30 pieds de long par vingt pieds de large, et 25 pieds de haut, établi par un fond de 20 pieds aux hautes mers.

Pendant l'année 1904-5, on exhaussa le second massif de l'ancienne partie du quai, en y ajoutant trois traversines et trois longrines. Sur une longueur de 60 pieds, on posa cinq rangées de longerons neufs; on exhaussa le quatrième massif en y ajoutant une traversine; on renouvela la plate-forme sur une longueur de 83 pieds, et on remit en place les matériaux de l'ancienne plate-forme sur une longueur de 31 pieds. On répara les contre-fiches des chevalets de l'abord donnant accès sur la tête du quai, renouvelant cinq poteaux et ajoutant 20 défenses.

En 1907-8, on reconstruisit complètement ce quai sur une longueur de 30 pieds; on renouvela toute sa plate-forme; on posa des longerons neufs à chaque travée; on renforça les chevalets et on construisit une nouvelle échelle.

Pendant l'année 1907-8, la dépense s'est élevée à $400.95.

LOGGIEVILLE.

Loggieville, comté de Northumberland, a une population d'environ 600 âmes. Ce village est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à six milles en aval de Chatham; c'est le terminus de l'embranchement du chemin de fer Intercolonial qui dessert Frédéricton.

En 1901, le ministère y construisit un appontement comprenant: un abord en pierre d'une longueur approximative de 175 pieds, et de 20 pieds de large à sa plate-forme; une travée de 15 pieds; et une tête en encaissement à faces pleines de 40 x 25 pieds. Cet ouvrage se trouve immédiatement en aval de ce qu'on appelle le "Quai de Bentley" et le dépasse d'une longueur de 40 pieds.

Pendant l'hiver de 1903-4, le ministère acquit le quai de Bentley et le droit au passage qui y conduit, à partir de la route publique. En 1904-5, on commença la construction d'un appontement, pour combler l'espace compris dans l'angle formé par les deux quais; et aussi celle d'un abord atteignant la route publique. En outre, les travaux comprirent des réparations au quai Bentley, et l'exhaussement du quai primitif du gouvernement, jusqu'au niveau du nouvel ouvrage.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on construisit en encaissement la superstructure de la partie de terre, ou du sud, de l'ouvrage situé entre l'extrémité extérieure du quai Bentley et l'abord, parce que cette partie était très basse et recouverte par les hautes eaux lors des grandes marées. Ces travaux comprirent la pose de quatre rangées de pièces de bois rond, et celle des longerons et des lisses, sur une longueur totale de 153 pieds. Sur une petite longueur, près de l'abord, on a planchéié l'ouvrage, et pour le reste on a établi la chaussée en employant environ 320 charretées de gravier que l'on posa sur des rondins ou perches à lest.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense s'est élevée à $399.02.

LORD'S-COVE.

Lord's-Cove, comté de Charlotte, est une petite station de pêche de l'île du Cerf. Les vapeurs qui naviguent entre St-Stephen, St-Andrew's, Eastport et d'autres ports de la baie de Passamaquoddy, y font escale. Afin de faciliter le débarquement à cet endroit, en 1900-1, on y commença la construction d'un quai ou appontement.

Les marées de printemps atteignent 24 pieds.

L'appontement, l'abord excepté, est à pilotis et chevalets. Sa longueur est de 328 pieds, et sa largeur de 21 pieds. Il est muni d'une tête de 33 pieds de haut.

Pendant l'exercice 1902-3, on a prolongé ce quai jusqu'à la partie postérieure de l'ouvrage de tête, soit sur une longueur de 120 pieds. A cet effet, on a placé 12 contre-fiches, et achevé la construction de la plate-forme et des lisses. Afin que le public puisse se servir immédiatement du quai, cette même année, on construisit un tréteau, une échelle et une volée d'échelons. A l'époque, la construction avait 289 pieds de long, non compris son abord de 28 pieds.

En 1903-4, on construisit la tête du quai, 50 par 40 pieds, excepté, toutefois, 17 défenses et 58 renforts de courte dimension. A ce moment la construction avait 328 pieds de long et 21 pieds de large, et elle possédait une tête de 35 pieds de hauteur. On accède au quai par une levée en pierre de 28 pieds de long, et une tranchée, pratiquée dans le rocher, de 61 pieds de long.

En 1904-5, on commanda les matériaux nécessaires à la construction d'une cale mobile, qui fut presque achevée en 1905-6.

En 1906-7, l'appareil de manœuvre fut mis en place, la rampe achevée, et on enfonça à l'extrémité de la tête du quai tous les pilots de défense sauf trois.

En 1907-8, on enfonça et on consolida trente-huit pilots de défense autour de l'extrémité du quai; on remplaça les pilots rompus, les défenses horizontales et les contre-fiches. Pour remplacer l'ancienne échelle, on en construisit deux nouvelles, ayant respectivement 26 et 15 pieds de longueur. Enfin, on acheva la cale mobile, et on peintura la charpente, la tête des pilots et la main courante.

Pendant l'année 1907-8, la dépense s'est élevée à $241.54.

LOWER NEWCASTLE.

Lower Newcastle, comté de Northumberland, est le nom d'une région agricole et forestière de la rive nord de la rivière Miramichi, située en face de Loggieville, à onze milles en aval de Newcastle.

Afin de fournir un débarcadère aux navires à vapeur de la rivière, en août 1907, on commença la construction d'un quai. A la fin de l'exercice, on avait partiellement achevé les constructions suivantes: un abord en pierre, de 16 pieds et demi de large, et de 70 pieds de long, qu'on munit de lisses sur ses côtés, assujetties à des traversines; un massif de rivage, de 40 x 20 pieds; une travée de 15 pieds et demi; un massif de 20 pieds et demi x 20 pieds, et une travée de 16 pieds, auxquels il ne restait à poser qu'une partie des lisses. Quant à la tête du quai, de 31 x 41 pieds, il restait à y poser la plate-forme, les lisses, et une partie du lest et des défenses. La longueur totale de la construction est de 193 pieds.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense s'est élevée à $2,901.81.

POINTE MILLS.

La pointe Mills, comté de Northumberland, est située sur la côte sud de la baie de Miramichi, à sept milles à l'est de la baie du Vin. Elle est protégée contre les flots de la grande baie de Miramichi, par les îles Nin, aux Œufs, du Renard et Huckleberry, qui forment la baie du Vin inférieure, cette dernière servant de passe intérieure, longue de dix milles environ, par où on atteint Escuminac. La pointe Mills se trouve à l'extrémité du point de navigabilité pour les vapeurs, dans cette passe. Seules de petites barques de pêche naviguent sur un trajet de cinq milles entre la pointe Mills et Escuminac.

Cette pointe se trouve au centre de l'excellente région agricole avoisinante, ainsi que des pêcheries d'huîtres de la baie du Vin. A ce dernier endroit, on pêche annuellement environ 2,000 barils de ces mollusques. En outre, la dite pointe est d'accès facile pour le personnel des industries de l'île et d'Escuminac, qui se livrent à la fabrication des conserves de poissons, ou à leur vente à l'état frais.

Le 6 février 1908, le ministère signa un contrat avec M. A. F. Fawcett, pour la construction d'un quai à la pointe Mills. Cet appontement aura 1,330 pieds de long. Il comprendra un abord de 20 x 135 pieds; 25 travées de 20 x 20 pieds; 24 massifs de 20 x 25 pieds; 1 massif de 30 x 25 pieds; 1 travée de 30 x 20 pieds; et une tête de quai de 30 x 50 pieds.

Pendant l'hiver, on a acheté une certaine quantité de bois de charpente, mais on n'avait pas encore commencé la construction à la fin de l'exercice.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $149.78.

MISPEC.

Mispec, comté de Saint-Jean, se trouve à environ huit milles du port de ce nom; c'est un petit estuaire à mascaret, qui appartient à la côte rocheuse de la baie de Fundy; au fond de cet estuaire, on a construit un moulin à pulpe. Deux jetées protègent l'entrée de ce port, toutes deux en encaissement de bois équarri. La jetée ouest, construite en 1885, a 196 pieds de long, 20 pieds de large à sa plate-forme, et 20 pieds de haut. Celle de l'est, construite en 1891, a 168 pieds de long, 34 pieds de large, et 30 pieds de haut.

A Mispec, les marées de printemps atteignent 25 pieds un tiers.

Le 6 mai 1907, on mit en adjudication la construction d'un prolongement dont on voulait doter la jetée est. On est en train d'acheter le bois nécessaire, et au printemps, on commencera les travaux, l'entrepreneur ayant obtenu un sursis.

Pendant l'année 1907-8, on a dépensé $41.96, pour préparation de plans, mise en adjudication, etc.

MONCTON.

Moncton, comté de Westmoreland, est, en importance, la seconde ville de la province. C'est le centre principal des chemins de fer Intercolonial et Moncton Bouc-

touche. La ville de Moncton est situé sur la rive nord de la rivière Petitcodiac, à 20 milles de son embouchure, qui se trouve dans la baie de Shepody.

En 1871, le recensement donnait à Moncton une population de 600 âmes. En 1901, cette population s'était élevée à 9,026 âmes, et, étant donnée la construction des nouveaux ateliers des chemins de fer Intercolonial et du Grand-Tronc-Pacifique (Moncton devant être l'un des terminus de cette dernière ligne), il n'est pas douteux que l'accroissement de la population de cette ville ne continue de s'accentuer.

Le quai public de Moncton, a une longueur de 90 pieds de front. Afin de faciliter le trafic maritime par goélettes et l'embarquement des planches, on se propose de prolonger le quai jusqu'à une longueur totale de 205 pieds.

Vers la fin de 1907-8, le ministère a mis en adjudication les travaux nécessités par la construction de ce prolongement.

Pendant 1907-8, on a dépensé $128.45 en travaux préliminaires.

NEGRO POINT "POINTE DU NÈGRE".

La pointe du Nègre, comté de Saint-Jean, est un cap situé à environ 60 pieds au-dessus du niveau des hautes mers, à l'ouest de l'entrée du port de Saint-Jean, formé par l'estuaire de la rivière Saint-Jean sur la côte nord de la baie de Fundy. A cet endroit, les marées de printemps atteignent 25 pieds 33 centièmes; les morteseaux, de 15 à 20 pieds.

En outre de l'avantage qu'il offre pour l'expédition par voie ferrée des marchandises qui y arrivent par mer, le port de Saint-Jean est remarquable, principalement à cause des fortes marées qui s'y font sentir, et qui, par conséquent, y empêchent le séjour des glaces durant les mois d'hiver. On peut dire que ce port est ouvert du sud-est au sud-ouest, les vagues du sud s'y brisant sur l'île aux Perdrix, et celles du sud-ouest, s'amortissant sur le brise-lames de la pointe du Nègre, pendant que le haut-fond, dit "Foul Ground", qui s'étend en pointe, à partir de la péninsule sur laquelle est bâtie la ville, modère plus ou moins la force des vagues d'est qui doublent la pointe de Mispec.

L'entrée du port de Saint-Jean est divisée en deux chenaux dits chenal de l'est et chenal de l'ouest, par l'île aux Perdrix, masse rocheuse élevée, où l'on a construit la station de quarantaine et le phare. Dans le chenal principal, ou de l'est, on dispose d'un tirant minimum de 19 pieds, à la barre, pendant les basses mers ordinaires de printemps. A deux cents yards en deça de la partie supérieure de la barre, on navigue par un fond de cinq brasses, en suivant un chenal étroit mais facile. Plus loin, en face, et entre les jetées principales les plus au sud du port et situées sur chacun de ses côtés (largeur 450 yards à cet endroit), on dispose d'un fond de 12 brasses au milieu du chenal. Quant au chenal ouest, il offre un tirant de 10 à 14 pieds aux basses mers. Ce chenal qui, jadis, avait 1,200 yards de large, a été réduit, sur cette dimension, d'une distance en pieds équivalant environ à la longueur du brise-lames de la pointe du Nègre, lequel s'avance de 2,200 pieds, dans la direction S.-E. par S., à partir du promontoire, ainsi nommé.

Les raisons qui ont motivé la construction de l'ouvrage, ont été exposées comme suit, en 1875 et 1882, dans les rapports faits ces années-là au ministre des Travaux publics:

"1875.—Ce brise-lames s'étend vers le sud-est, à partir de la pointe du Nègre, qui se trouve à l'ouest de l'entrée du port de Saint-Jean. Lorsqu'il sera achevé, il aura 2,250 pieds de long, et diminuera d'autant la largeur du chenal ouest, lui laissant, cependant, une largeur de 1,465 pieds, entre son extrémité et celle de l'île aux Perdrix. Le but de cet ouvrage est de briser la force des vagues se précipitant dans le port de Saint-Jean, durant les tempêtes du sud-ouest qui sévissent dans la baie de Fundy, ce qui rend cette baie dangereuse pour la navigation, et l'entrée du port presque impossible".

"1882.—Les vents du sud-ouest produisaient une grosse mer dans le chenal ouest, ce qui en rendait la navigation difficile et empêchait les navires de gagner le port, attendu qu'ils risquaient d'être jetés sur le fond du "Foul-Ground", sur la côte est du chenal. En 1875, on a donc commencé la construction d'un brise-lames de 2,250 pieds de long, destiné à fermer partiellement le chenal ouest. Cet ouvrage fut achevé en septembre 1877".

En consultant la carte, on s'aperçoit que tant que la passe actuelle existera, le brise-lames ne remplira que partiellement le rôle qu'on en attendait. Si l'on considère l'élimination d'une partie de la barre on verra que, pour le prolongement du brise-lames jusqu'à l'île des Perdrix, il existe une raison plus importante que celle ayant trait à l'abri à offrir à la navigation.

Tout d'abord, le brise-lames se composait d'un noyau en encaissement, de 30 pieds de large à la base, et de 15 pieds de large à sa partie supérieure (à 5 pieds au-dessus des hautes mers ordinaires), protégé, des deux côtés, par de grandes pierres formant talus à pente de 2 pour 1 du côté de la mer, et de 1 pour 1 du côté de la terre. Au mois de février 1879, la mer emporta l'ouvrage en encaissement sur une longueur de treize cents pieds, noyant les matériaux par un fond de 13 à 19 pieds, à partir du sommet de l'ouvrage. Quant aux pierres, elles avaient été tellement déplacées par les vagues qu'elles reposaient alors sur un plan ayant presque l'apparence d'un talus naturel. En 1880, on répara provisoirement le brise-lames et, en 1881, on signa un contrat dont l'exécution fut achevée six ans plus tard, pour remplacer l'encaissement détruit, par de grandes pierres, et établir le talus du large selon une pente de trois pour un. Or, cette diminution de pente ne suffit pas à assurer la stabilité de l'ouvrage, car, malgré qu'elles eussent été posées uniformément, et malgré leurs dimensions, les pierres furent vite déplacées par la mer. Sur une longueur de 50 pieds, le brise-lames fut aussi emporté, quoique cette partie, sur toute sa longueur, et sur toute sa hauteur, se trouvât en arrière d'une pile en maçonnerie construite pour supporter un phare. De 1891 à 1894, on fit des réparations de ci de là, ajoutant de grandes pierres, que l'on plaça principalement autour de l'extrémité de l'ouvrage, pour empêcher que des affouillements se produisent sous le phare.

En 1895, le ministère commença à renforcer et à reconstruire ce brise-lames, au moyen de grands blocs de granit et de béton hydraulique. Depuis, chaque année, on a continué ce travail, excepté durant 1896-7. Les détails concernant ces travaux se trouvent dans le rapport annuel, 1906-7.

En 1907-8, on mit en place 14 grands blocs de béton, dont le volume total s'élevait à 590·6 yards cubes. On reconstruisit et on agrandit le débarcadère du côté du rivage; on retira 300 barils de sable de la grève, et on les mit dans l'entrepôt; on posa cinquante sacs de béton, sous les blocs construits antérieurement, là où des affouillements s'étaient produits; on enleva les pierres de la grève aux deux débarcadères; et on répara l'outillage et le chantier de travail.

Au 31 mars 1907, la dépense totale s'élevait à $586,758.41.

Pendant 1907-8, la dépense fut de $3,752.46.

NEGUAC.

Neguac, comté de Northumberland, se trouve sur la côte est de la partie intérieure de la baie de Miramichi, à 27 milles au nord-est de Chatham.

Entre 1892 et 1894, le ministère construisit un quai de 1,180 pieds de long, atteignant, à son extrémité du large, un fond de cinq et demi à six pieds aux basses mers.

Pendant 1907-8, on dépensa $5 pour remplacer une défense de brisée de 14 pieds de long et de 10 pouces carrés, qui appartenait à la tête du quai.

NORTH-HEAD (POINTE NORD).

A l'anse du Pavillon (Flag-Cove), située près de la pointe Nord, de l'île de Grand Manan, laquelle fait partie du comté de Charlotte, à 24 milles au nord de

Saint-André, et à 48 milles de Saint-Jean, le ministère a acheté un quai que l'on nomme quai de Dixon.

En 1906-7, on chargea un peu l'ouvrage. Le 11 juin 1907, on signa le contrat pour la construction d'un prolongement à ce quai. Les travaux commencèrent ce même mois.

A la fin de 1907-8, on avait mis en place deux encaissements, et on les avait prolongés vers le rivage jusqu'au quai de Dixon. Toute la substructure de la nouvelle construction avait alors atteint une hauteur moyenne de 3 pieds et demi au-dessus du pied du talus.

On construisit un abord en tréteaux pour l'ancien quai, abord qui avait 95 pieds de long et 33 pieds de large, et aussi un ouvrage devant protéger l'encaissement, et on le chargea de pierres, lui donnant 68 pieds de long et 14 pieds de large.

Pendant l'année 1907-8, la dépense s'éleva à $13,621.55.

Le 1er février 1908, une violente tempête emporta la plupart des quais de la pointe Nord, y compris le quai de Dixon, et endommagea la partie du large du nouvel ouvrage de chevalets, lui enlevant trois chevalets.

OAK POINT.

Oak Point, comté de Northumberland, est située sur la rive nord de la rivière Miramichi, à 11 milles en aval de Chatham.

Le 23 octobre 1906, afin d'y construire un débarcadère à l'usage des vapeurs fréquentant la rivière, et pour faciliter les expéditions par mer, on signa un contrat avec M. T. Charleson pour l'établissement d'un appontement.

Les travaux commencèrent le 8 juin 1907, et furent achevés le 10 février 1908.

L'appontement a 481 pieds de long. Il comprend 10 massifs de 20 pieds carrés; 11 travées d'environ 20 pieds; et une tête de 51 x 30 pieds. On a doublé en madriers de bois dur de 4 pouces les côtés des massifs et les côtés et l'extrémité du large de la tête.

Le montant du contrat était de $7,200.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $7,806, y compris $606 pour frais d'inspection.

ÎLE AUX PERDRIX.

Aqueducs de l'île aux Perdrix (Saint-Jean).—Afin d'approvisionner d'eau l'île aux Perdrix, le phare et le lazaret, qui se trouvent à l'entrée du port de Saint-Jean, en 1904, on s'entendit avec la municipalité de cette ville pour qu'elle prolongeât la conduite d'eau depuis la rue Saint-Jean jusqu'au niveau des hautes eaux, au-dessous du fort Dufferin. Ces travaux furent achevés en novembre de la même année. Le ministère paya $4,067.74, soit les trois quarts du coût de ces travaux, la municipalité ayant fait la construction, et continuant d'entretenir ce tronçon de conduite d'eau.

Cette année-là, le ministère fit creuser, dans l'île aux Perdrix, une tranchée ordinaire de 2,032 pieds de long, presque entièrement pratiquée dans le roc. On acheta trois mille six cents pieds de tuyaux de fer forgé, de 6 pouces de diamètre, très bien galvanisé, et 202 joints ronds et flexibles. On délivra aussi deux mille trois cents pieds de tuyaux en fonte, ainsi que six valves et le même nombre des clés de conduites hydrauliques, en forme de T, et de bornes-fontaines.

En 1905-6, on posa les tuyaux en fonte sur une longueur de 946 pieds, ainsi que ceux en fer forgé, sur une longueur de 3,253 pieds, les munissant de joints flexibles, et les faisant passer à travers le chenal ouest du port de Saint-Jean. En février, on commença à mettre en service cette conduite d'eau.

En 1906-7, on creusa principalement dans le roc, une tranchée de 1,719 pieds de long et à la profondeur voulue; on posa les tuyaux de 6 pouces de diamètre sur une longueur de 2,332 pieds, ainsi que ceux de distribution, sur une longueur de

936 pieds. On combla la tranchée faite, sur une longueur de trois mille trois cents pieds, et on posa 11 bornes-fontaines, 9 regards et une valve de purge.

Au bâtiment de désinfection, le tuyau fut placé dans un bétonnage de 2 pieds et demi carrés, et de 30 pieds de long. On construisit deux murs de soutènement en béton, chacun de 3 pieds et demi d'épaisseur, l'un de 18 pieds de long et de 12 pieds de haut, et l'autre de 12 pieds de long et de 8 pieds de haut, et on encaissa tous les regards et les valves de purge. On prolongea et on raccorda le tuyautage jusqu'à tous les bâtiments, y compris la résidence des médecins et le bâtiment du sifflet de brume.

Pendant le froid intense du 24 février, l'eau gela dans le tuyau submergé qui repose sur le fond du chenal ouest. La température de la mer, prise alors à cet endroit, était de 31° F.

En 1907-8, au 15 août, moment où le service de l'eau était rétabli dans la conduite, on avait réparé les dégâts causés par le gel, qui avait créé des fuites. A cette même date, la goélette *Les Sœurs* mouilla à pic sur le tuyau de cette conduite, que l'ancre atteignit et brisa.

En octobre, la rupture ainsi produite était réparée. Pendant la nuit du 7 novembre, durant une violente tempête, une autre fuite se produisit, peut-être parce que l'ancre d'une goélette, ayant traîné sur le fond, avait accroché le tuyau de la conduite d'eau. Cette nouvelle fuite fut réparée le 24 novembre. A la fin de ce même mois, deux petites fuites subsistaient encore.

Pour remplacer le tuyautage en ces endroits, on eut recours aux services d'un scaphandrier.

Sur l'île même, la pose des tuyaux fut achevée. On creusa une tranchée de 70 pieds de long; on posa les tuyaux sur une longueur de 120 pieds; et on combla la tranchée sur une longueur de 665 pieds. A travers l'île, on arrondit en dos d'âne et on nivela la partie supérieure de la tranchée comblée afin d'empêcher que le gel atteignit les tuyaux. L'eau fut conduite dans trois des bâtiments; et on acheva l'assujettissement inférieur de l'aqueduc.

On fit un tableau, en bois, avisant les capitaines des navires de ne pas ancrer au-dessus de la conduite en tuyaux. Ce tableau fut emporté pendant la tempête du premier février. On peignit un autre avis, dans le même but, et en grandes lettres, sur la maçonnerie du phare situé à l'extrémité du brise-lames.

On posa vingt défenses au débarcadère de basses mers du lazaret; on les recouvrit d'une lisse, et on les munit de renforts. Afin de protéger la barrière qui se trouve au rivage, on établit et on chargea un massif en encaissement de 43 pieds de long, 10 pieds de large et 6 pieds de haut.

Pendant 1907-8, la dépense s'éleva à $8,968.76.

PETIT ROCHER.

Petit Rocher, comté de Gloucester, est le nom d'un établissement de cultivateurs, de pêcheurs et de marchands de bois situé sur la côte sud-ouest de la baie des Chaleurs, à douze milles au nord de Bathurst.

Afin d'offrir un abri aux barques de pêche et aux navires qui font du trafic dans la baie des Chaleurs, laquelle n'offre aucun refuge dans ces parages, ainsi que pour faciliter l'embarquement du bois de charpente, le 31 mai 1904, on signa un contrat, avec M. Simon McGregor, pour la construction d'un brise-lames, comprenant un massif principal de 209 pieds de long, du côté du large de l'ouvrage; et un "L" faisant un angle de 74° 30′ avec le corps principal, et ayant 160 pieds de long à sa face du large et 30 pieds de largeur à sa plate-forme. A son extrémité de terre, le brise-lames est à 480 pieds du rivage. Le long de la face intérieure de celui-ci, le fond varie de 11 à 18½ pieds de profondeur aux basses mers.

En 1904-5, on ouvrit un chemin d'accès de 860 pieds de long, de la route publique à la grève, on le nivela et on le clôtura.

Les travaux commencèrent le 18 mars 1905, et, à la fin de 1904-5, on avait construit et mis en place, deux encaissements ayant respectivement 96½ et 41 pieds de long.

En 1906-7, on construisit et mit en place le reste des encaissements, pendant qu'on portait la superstructure de l'ouvrage principal au-dessus du niveau des hautes mers.

Le 11 mars 1906, les glaces emportèrent un grand encaissement, et, depuis, par deux fois, les tempêtes et les glaces firent de grandes brèches à la superstructure, ce qui a considérablement retardé les travaux.

Le 31 mars 1908, toute la superstructure avait été portée à la hauteur de 4 pieds au-dessus des hautes mers. Restaient à construire un brise-lames de 12 pieds de large et de 5 pieds de haut, le long de la partie du large du brise-lames, et la plate-forme, de 18 pieds de large, de la partie intérieure de l'ouvrage, où il faudrait d'abord poser les longerons.

Afin d'utiliser cette construction comme quai, aussi pour protéger davantage la partie sous le vent, on se propose de la relier au rivage au moyen d'un prolongement, de 45 pieds de long, à l'encaissement, et d'une pierraille de 450 pieds de long et de 24 pieds de large, à sa partie supérieure, qui serait pourvue de talus de grandes pierres jointives. Le 4 septembre 1907, on a signé un contrat avec M. Simon McGregor, au montant de $24,150, pour la construction de ce prolongement. Les travaux commencèrent le 11 décembre.

Le 31 mars 1908, la levée en pierres avait été construite sur une longueur de 371 pieds jusqu'à deux pieds de sa partie supérieure. En outre, on avait posé la pierre du noyau de cet ouvrage, sur une longueur de 47 pieds, et une largeur approximative de 20 pieds. Quant à l'encaissement, on l'avait construit sur 14 rangées de haut en pièces de charpente, et on l'avait partiellement chargé de pierre.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense s'est élevée à $26,983.71.

PINK ROCK.

Pink Rock, comté de Westmoreland, est stitué dans la baie Shepody, à environ douze milles au sud de Dorchester.

A cet endroit, de grands gisements de gypse affleurent à la surface du sol, ils sont exploités par les compagnies *Albert Manufacturing* et *New Brunswick Gypsum*, qui, dans ce but, et afin d'expédier le plâtre par mer ont construit un appontement de 226 pieds de long et de 26 à 28 pieds de large. En outre, on creusa un bassin d'accostage, le long de cet ouvrage, afin que les navires pussent s'amarrer plus près du rivage, ce qui évita la construction coûteuse d'un prolongement considérable qu'il eut fallu ajouter au quai.

Afin de faciliter la cargaison des vapeurs n'appartenant pas à une ligne régulière, ainsi que pour aider au trafic des navires fréquentant le fond de la baie de Fundy, en 1907, le ministère fit construire un prolongement de 75 pieds de long, les compagnies, de leur côté, consentant à ce que le public se serve de la partie du quai leur appartenant. Le gouvernement percevait des droits de péage sur tout l'ouvrage (exception faite pour les navires des compagnies), et s'engagerait, en outre, à établir un chemin d'accès de la route publique jusqu'au quai.

A la fin de novembre on cessa les travaux, alors que le prolongement avait atteint une hauteur de 19 pieds. La dépense s'élevait à $2,018.71.

POINTE DU CHÊNE.

Pointe du Chêne, comté de Westmoreland, se trouve sur la côte est du détroit de Northumberland, et sur la côte sud-est du port de Shédiac. C'est le terminus d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial. Pendant l'été, le vapeur *Empress* fait un service régulier entre cette localité et la ville de Summerside, de l'Ile du Prince-Edouard.

Les constructions qui existent à Pointe du Chêne, sont: deux brise-lames (l'un dit intérieur, et l'autre dit du large; chacun de ces ouvrages a 600 pieds de long; ils sont distants de 80 pieds l'un de l'autre); et un quai de lest de 200 pieds de long, qui relie le brise-lames du large au quai du chemin de fer Intercolonial. Ces ouvrages ont été réparés et reconstruits à différentes époques.

Sauf sur une partie nouvellement reconstruite, les brise-lames sont munis de talus, dont les réparations sont difficiles et coûteuses, vu que, généralement, la différence des niveaux de l'eau est peu sensible entre le flux et le reflux. La charpente, au pied du talus, c'est-à-dire au-dessus de l'ancienne face créosotée des encaissements, est continuellement détruite par les tarets.

Pendant 1904-5, on coula 466 yards cubes de grandes pierres, le long de la face du large du brise-lames intérieur, et on construisit des massifs en encaissement, à faces de charpente créosotée pleines, pour empêcher que la pierre ne soit emportée autour des extrémités des ouvrages.

Le massif du large, de 28 x 30 pieds, fut construit en 1906-7.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on posa de la charpente en bois dur et des brides aux encoignures du large, afin d'empêcher que la face créosotée ne soit écrasée par les glaces. En outre, on posa des rails sur ce massif, pour décharger de la pierre dans l'angle fourni par ce massif et le brise-lames.

Le massif à l'extrémité de terre, de 15 x 20, x 16 pieds de haut, fut commencé en août 1907, et construit à peu près jusqu'à mi-marée. Il est lesté et recouvert de gaules. Le long de la face de mer du brise-lames du large, on a coulé 6,557 yards cubes de grandes pierres diverses, dont 1,830 yards cubes furent délivrés durant 1907-8.

Pendant l'année dernière, on posa aussi quatre poteaux d'amarrages sur le quai au lest.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1908, les dépenses s'élevèrent à $4,999.94.

POINTE WOLFE.

Pointe Wolfe, comté d'Albert, est le nom d'un petit port naturel sur la rive nord de la baie de Fundy, à environ 57 milles à l'est de Saint-Jean. L'embouchure de la rivière permet à la marée de remonter le cours d'eau sur une longueur de 18,900 pieds, et sur 700 pieds de large. Ce port est situé à l'extrémité la plus reculée de cette embouchure et est formé par une grève ou barre, sur une longueur de 1,200 pieds, une largeur de 200 pieds, et de 14 à 15 pieds de hauteur au-dessus des bas-fonds. Comme la crête de cette barre était emportée par les vagues, cela nuisait au bassin intérieur.

Conséquemment, en 1900-1, on adjugea un contrat pour la construction d'ouvrages de protection, d'une longueur de 880 pieds, destinés à empêcher la diminution de la barre ou grève, et à lui rendre sa hauteur primitive.

La construction comprenait un ouvrage de chevalets-pilots, enfoncés tous les huit pieds, sur deux lignes parallèles distantes de 11 pieds, avec lest partiel de fascines et de pierre destinée à faciliter l'accumulation des matériaux du littoral emportés à la dérive. Cet ouvrage fut achevé en décembre 1901. Généralement parlant, ce dispositif rendit les services qu'on en attendait. Il augmenta la hauteur de la grève et lui rendit son état primitif, excepté sur une longueur de 280 pieds de long, près du rivage, ou la mer l'emporta sur une hauteur de 3 pieds. En 1904-5, on combla cette brèche au moyen de fascines et de pierres.

En 1907-8, on répara le parapet de la grève, sur une longueur de 150 pieds, et on construisit un nouvel épi, en pilotis et madriers, de 88 pieds de long, afin de permettre l'accumulation des matériaux du littoral emportés à la dérive, ce qui préviendrait de nouveaux dégâts.

Pendant l'année 1907-8, la dépense s'est élevée à $491.86.

QUACO.

Quaco, comté de Saint-Jean, se trouve sur la côte nord de la baie de Fundy, à environ 30 milles au nord-est de l'entrée du port de Saint-Jean. La baie de ce nom est semi-circulaire, et ouverte au sud-est entre la pointe Quaco et la pointe Macomber, distantes l'une de l'autre d'environ deux milles; quant à la largeur mouillée de la baie entre ces deux caps, elle est d'environ un mille en ligne droite. Par la construction de deux jetées, situées à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette sur la côte est de la baie, on a formé à cet endroit un port de refuge. La construction de l'est a 310 pieds de long, et a été construite en 1873; l'autre, dite de l'ouest, a 302 pieds de long, et a été construite en 1882-3. Le port, ou havre, est à sec aux basses mers. Il n'est praticable que pendant environ 6 heures à chaque marée, et ce pour les navires de cabotage qui viennent, soit y chercher une cargaison de bois de charpente, soit s'y réfugier.

Les marées de printemps atteignent, à Quaco, environ 30 pieds; les mortes eaux, environ 23 pieds.

En 1886-7, on fit quelques réparations qui coûtèrent $198.63.

En 1889, une tempête ayant endommagé la jetée ouest, on la répara l'année suivante.

En 1891-2, on fit des réparations générales aux deux jetées.

En 1893, la jetée ouest ayant été endommagée, on la répara sur une longueur de 100 pieds.

En 1896-7, on répara cette même jetée, sur une longueur de 149 pieds. On renouvela en bouleau de 14 pouces carrés, assujetti avec des boulons à vis, le doublage de sa face à talus, et plusieurs pièces de charpente de face, et on remplaça une certaine partie du lest de l'ouvrage. On y ajouta, en outre, deux défenses et une échelle. En même temps, on protégeait la jetée est au moyen de fascines et de pierre contre les affouillements produits par le cours d'eau; on y posait 13 défenses, et on renouvelait en charpente neuve, la partie supérieure pourrie, de cinq défenses de l'ouvrage. On fit aussi quelques petites réparations à la plate-forme et au doublage, et on ajouta une échelle.

En 1897-8, on dépensa une certaine somme pour fermer des brèches, et consolider par des brassières l'angle ouest de la jetée qui avait été frappée par une goélette.

Pendant l'exercice 1902-3, on reconstruisit le talus de la jetée est, sur une longueur de 70 pieds, jetée dont l'extrémité du large avait une hauteur équivalant à l'épaisseur de 10 rangées de pièces de charpente, et celle de terre à 7 rangées.

En 1903-4, on acheva les réparations de la face, que l'on prolongea de 19 pieds, recouvrant le tout d'un doublage. En outre, on mit en place quatre nouveaux poteaux d'amarrage et une nouvelle défense d'encoignure; on fit quelques petites réparations à la lisse et à la plate-forme. On posa aussi quelque pièces de doublage à la jetée ouest.

En 1904-5, on répara les superstructures de ces deux jetées, y renouvelant les lisses, les rangées de pièces de charpente supérieure, les longerons et la plate-forme.

En 1905-6, on acheva de renouveler la plate-forme de la jetée ouest, cependant qu'on démolissait la superstructure de la jetée est pour la reconstruire, ce qui comportait le renouvellement de la rangée supérieure des traversines, de sept rangées de longerons, et de la plate-forme.

Pendant la violente tempête du 1er février 1908, la mer emporta la tête de la jetée et son abord sur une longueur de 40 pieds. Afin de prévenir de nouveaux dégâts, on doubla l'extrémité exposée de l'ouvrage, après l'avoir chargée, et on boulonna une lisse en travers de l'extrémité supérieure. Du côté est de la jetée est, on posa deux rangées de charpente de revêtement l'une de 50 pieds de long, l'autre de 30 pieds. Au côté ouest, on posa six défenses.

En 1907-8, la dépense s'est élevée à $133.08.

RICHIBOUCTOU.

Richibouctou, comté de Kent, se trouve sur la côte est du détroit de Northumberland, à environ 26 milles au sud de l'entrée de la baie de Miramichi, et à 40 milles au nord de Shédiac. C'est un des ports du Nouveau-Brunswick, d'où l'on exporte des planches, et le terminus du chemin de fer Kent-nord.

Il y a de nombreuses années, afin d'améliorer l'entrée du port, on projeta de construire deux brise-lames, l'un à partir de la grève nord, l'autre à partir de la grève sud. Le but de ces constructions est de limiter l'entrée du port, et d'y produire un fond plus considérable par l'affouillement dû au courant sous-marin. A cet effet, comme aussi pour empêcher l'érosion de la grève, en 1873, on commença la construction d'ouvrages, dirigés vers l'est et vers l'ouest, et partant de la rive nord. Ces ouvrages furent prolongés à différentes époques, jusqu'en 1901, alors que leur longueur était de 2,158 pieds.

Pendant 1903-4, on acheva les travaux donnés à l'adjudication pour la construction d'un épi, devant protéger le port sur une longueur de 800 pieds, à sa partie avoisinant l'entrée, et pour la construction d'un ouvrage de prolongement, de 315 pieds de long, jeté diagonalement en travers du chenal.

Le 16 novembre 1905, on signa un contrat avec M. John Jardine, pour la construction d'un prolongement additionnel de 300 pieds. Le montant de ce contrat était de $17,000.

Ce prolongement comprend: un matelas de fascines, chargé de petites pierres, à travers lequel on a enfoncé trois palées parallèles, distantes de cinq pieds l'une de l'autre. Sur ce matelas on a posé un amas de pierraille de 12 pieds de largeur au sommet, recouvert de grandes pierres, et à talus de deux pour un sur ses côtés.

Les travaux furent commencés le premier mai 1906, et le 30 juin de cette même année on avait construit 238 fascines de 40 à 72 pieds de long, un ouvrage en matelas, et commencé un deuxième ouvrage similaire.

A la fin de l'exercice 1906-7, on avait achevé de poser le matelas inférieur sur toute la longueur de l'ouvrage, ainsi que des matelas supplémentaires, nécessités par l'affouillement produit par le courant au pied de la construction, ces derniers ayant été ajoutés pour donner à l'ouvrage la hauteur voulue. En outre, on avait construit deux des matelas de superstructure, et on les avait chargés de petites pierres. Sur une longueur de 171 pieds, on enfonça les pilotis, à partir du point où on avait commencé l'ouvrage, et on construisit le noyau en pierre de l'ensemble presque sur la même longueur. A l'extrémité de terre, on avait alors commencé la pose de la pierre du talus.

Pendant l'exercice 1907-8, on acheva le pilotage, et la pose du troisième matelas de superstructure. La pierre du talus fut posée jusqu'à 242 pieds, et le noyau de pierre jusqu'à 274 pieds de l'extrémité de terre de la construction.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $7,840.80.

RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES AFFLUENTS.

La rivière Saint-Jean proprement dite, a 450 milles de long. Elle a différentes sources, les unes dans la province de Québec, les autres dans l'Etat du Maine, à l'altitude approximative de 2,159 pieds au-dessus du niveau de la mer. Elle entre dans le Nouveau-Brunswick, avec la rivière Saint-François, un peu au sud de la frontière de la province de Québec, et elle continue à être frontière internationale presque jusqu'aux Grandes Chutes, après avoir coulé à travers la province sur une parcours de 300 milles, et arrosé les comtés de Madawaska, Victoria, Carleton, York, Sunbury, King's et Queen's, pour se jeter dans la baie de Fundy, à Saint-Jean.

Cette rivière reçoit de nombreux affluents dont quelques uns sont considérables. Nous citerons les rivières: Saint-François, Madawaska, Verte, Grande, du Saumon, Aroostook, Oromocto, Jemseg (Grand-Lac), Washademoak, Belle-Ile et Kennebecasis.

Excepté les cinq dernières que la marée remonte sur une certaine distance, les autres sont exemptes d'eau salée.

Tout le bassin hydrographique de la rivière Saint-Jean, de sa source à son embouchure, a une superficie de 26,000 milles carrés, c'est-à-dire une étendue presque égale à celle de tout le Nouveau-Brunswick; mais, comme une partie du régime de la rivière Saint-Jean est en dehors de cette province, celle-ci n'est arrosée par la dite rivière que sur un peu plus de la moitié de sa superficie. La rivière dont nous parlons peut être remontée, jusqu'à cnquante milles de son embouchure, par des navires tirant 15 pieds. Cependant, aucune information positive à ce sujet n'a encore été consignée.

A Frédéricton, qui est à 84 milles de la mer et à six milles en aval du point de refluement des marées, ce phénomène se produisant à Springhill, la rivière Saint-Jean offre un tirant d'environ 8 pieds. Ce cours d'eau a trois particularités remarquables:

Des chutes produites par la marée.
De grandes cataractes.
Des crues annuelles.

Bien que, l'été, ce cours d'eau douce ait de 400 à 1,000 pieds de large, entre Woodstock et Frédéricton, et qu'il s'élargisse jusqu'à un demi mille à ce dernier endroit, après avoir atteint le niveau des marées, il n'en va pas moins que l'embouchure de la rivière, encaissée par une gorge rocheuse de 400 yards, située juste au fond du port de Saint-Jean, n'a que la même largeur que la gorge aux hautes mers, soit 400 pieds. A ce point, le niveau de la rivière se trouve de 11 à 15 pieds au-dessus des basses mers, et comme la hauteur ordinaire de la marée est de 23 à 27 pieds, le niveau du flot, aux hautes marées, se trouve de 8 à 13 pieds au-dessus du niveau de la rivière. C'est ainsi que se forment les deux chutes que l'on constate à chaque marée, l'une vers l'extérieur, l'autre vers l'intérieur, ce qui fait que les navires ne peuvent passer à cet endroit que lorsque les eaux de l'océan et celles de la rivière ont le même niveau. Cette particularité ne se produit que pendant 10 minutes environ, à chaque flux et reflux. Entre temps, la navigation y est soit possible, soit fort dangereuse. (Guide de navigation de l'amirauté.)

Aux Grandes Cataractes qui se trouvent à 223 milles de la mer, toute l'eau de la rivière se précipite du haut d'un paroi de calcaire, presque verticale, de 60 pieds d'altitude, dans un ravin profond, large de 250 pieds, et qui rappelle le passage resserré de Saint-Jean. Encaissé, sur un parcours d'environ un mille de long, par de hautes parois escarpées, le cours d'eau ainsi retenu se jette avec une grande violence à partir du pied de la cataracte. Telle est l'origine des chaudières des géants qu'il a creusées très profondément dans le fond rocheux du chenal le long de sa course inférieure, un peu plus petite que celle d'amont.

On estime que dans le port de Saint-Jean ,les marées ordinaires de printemps atteignent 25 pieds et demi Au quai où accostent les vapeurs fluviaux, situé à un mille en amont des chutes, le tirant d'eau est de 3 pieds environ en été, cependant que pendant les plus fortes crues il est de 17 pieds au-dessus des plus basses eaux. A Oromocto, qui se trouve à soixante-treize milles de la mer et où les marées atteignent de 10 à 12 pouces, la crue de 1887 atteignit un pont qui est à 20 pieds au-dessus des basses eaux. A Andover, à 200 milles de la mer, les crues atteignent plus de 27 pieds au-dessus du niveau des eaux estivales. Au contraire, les crues des rivières Tobique et Saint-François n'atteignent que 9 et 6 pieds respectivement. A la suite de la première crue torrentueuse, due à la fonte des neiges dans les bassins de drainage des rivières Kennebacasis, Bellisle et Washademoak, il se produit une seconde crue, résultant de l'écoulement des eaux de la partie d'amont de la rivière principale, laquelle s'alimente plus au nord, par conséquent dans une région où la fonte des neiges est plus tardive.

Le port de Saint-Jean est ouvert durant toute l'année, mais la rivière est gelée du mois de novembre au mois d'avril, atteignant son niveau de crue aux premiers jours

de mai, et conservant de hautes eaux pendant deux ou trois semaines. Vers la mi ou la fin de juillet, les eaux atteignent leur niveau d'été, et le conservent (avec quelques variations, qui dépendent des pluies), pendant soixante ou soixante-dix jours.

Le commerce qui se fait sur la rivière Saint-Jean comprend: le transport d'un peu de charbon, de beaucoup de bois de corde, de produits alimentaires founis par les fermes d'une grande et fertile vallée, et, en outre, chaque été, celui d'une quantité considérable de bois de charpente, de valeur, qui varie chaque année mais qui est, généralement, de 135 millions de pieds carrés, au moins. La plupart des billes sont flottées sur les affluents de la rivière Saint-Jean, et sur celle-ci en amont de Frédéricton, où quelques-unes sont débitées et expédiées sur la côte ou aux Etats-Unis. Le reste des billes flottées, c'est-à-dire la plus grande partie, est touée de la capitale provinciale jusqu'à Saint-Jean, après avoir formé des trains de bois, qui nécessitent le service de toute une flottille de remorqueurs.

Si on considère le trafic qui s'y fait, la rivière peut être divisée en trois parties:

1° Celle entre Saint-Jean et Frédéricton, longue de quatre-vingt-quatre milles, que fréquentent les vapeurs et les navires d'un tirant de 11 pieds aux basses eaux, et où la marée se fait sentir. Les principaux obstacles que la navigation rencontre dans cette partie sont: les bas-fonds Oromocto, longs d'environ un mille et demi; l'îlot au milieu de la rivière, en amont d'Oromocto, long d'un mille environ; et les bas-fonds situés vis-à-vis de Frédéricton, qui ont un peu plus d'un demi mille de long. Actuellement, on a enlevé à la drague ce dernier obstacle, mais les autres existent encore.

2° Celle entre Frédéricton et Woodstock, longue de soixante milles environ, offrant un tirant de 3 pieds et demi aux basses eaux, et où se pratique la navigation intérieure. Les obstacles sont, à certains endroits, des blocs erratiques, et peut-être un banc rocheux à Meductic, ainsi que, parfois, des hauts-fonds où l'on rencontre des matériaux plus ou moins grossiers, selon la force du courant, et qui varient en composition depuis le gravier sablonneux jusqu'à la pierre. Les barres principales de cette partie se trouvent à Springhill et à l'île à l'Ours, celles que l'on trouve à Knapp, Perley, Coas, Nockawick, Belvisor, Moore, Bett, Diblee et Bedell offrent moins d'obstacles, ainsi que les rapides de Meductic, selon les informations que l'on possède actuellement à ce sujet. En amont de Springhill, la rivière se divise en deux chenaux principaux et passe de 350 yards de large à un mille et demi, d'une berge à l'autre, tandis que son débit augmente d'au moins un tiers, et qu'elle se trouve parsemée d'îlots et de hauts-fonds. A Springhill, deux hauts-fonds sablonneux, qui, ensemble ont un demi mille de long environ, et que l'on nomme barre Russel et barre Chapel, obstruent la rivière. A l'île à l'Ours, à vingt-cinq milles en amont de Frédéricton, la rivière a trois chenaux, d'une largeur totale de 600 yards, formant un haut-fond de gravier et de pierres, d'un mille de long, qui ne permet qu'un tirant de 21 pouces aux basses-eaux. En outre du dragage nécessaire à cet endroit, on y devra construire une longue digue divergente afin de maintenir le chenal en bon état. Après la réunion des trois chenaux en aval de l'île, la largeur du cours d'eau n'est que 250 yards.

3° Celle de l'amont de la rivière, qui comprend, avec ses affluents, toute la région de Woodstock. Actuellement, on ne se sert de cette partie du cours d'eau que pour le flottage. Sur les bords de quelques-uns des affluents, là où les chemins de fer ne passent pas, les produits nécessaires aux campements de bûcherons sont apportés par des remorqueurs, qui nécessitent l'établissement de chenaux et de voies de touage.

Rivière Saint-Jean, navigation maritime.—La partie de la rivière Saint-Jean où les marées se font sentir comprend, en outre du cours d'eau principal, où des vapeurs circulent tous les jours entre Saint-Jean et Frédéricton, sur un parcours de 84 milles, quatre bras que remontent les marées, et où naviguent des barques chargées

de bois, et des vapeurs à passagers faisant un service régulier. Ce réseau de navigation maritime fournit le tableau suivant, quant aux longueurs de ses voies:—

Rivière principale, Saint-Jean	84	milles de long.
Kennebecasis	24	"
Baie de Belle-Ile	12	"
Lac Washademoak	27	"
Grand lac et rivière du Saumon	35	"
Longueur totale	182	milles.

Afin de faciliter la navigation des vapeurs et des autres bateaux qui fréquentent la rivière principale et ses affluents, le gouvernement provincial a construit un certain nombre de quais ou appontements, pour lesquels le ministère a fourni la moitié des fonds.

Pendant l'année 1901-02, on a réparé un certain nombre de ces quais, attendu que l'on disposait de $3,000 accordés dans ce but. En 1902-3, on dépensa $4,813.14 pour les mêmes motifs.

En 1905-6, le ministère accorda $3,293.82 pour réparer six de ces quais.

En 1906-07, les fonds accordés s'élevèrent à $1,133.32.

En 1907-8, le ministère accorda une somme globale de $2,060.64 pour réparer quatre de ces quais, en particulier, ceux de Carter, Jamseg et Ketchum.

Sur une rivière telle que la rivière Saint-Jean, où l'industrie forestière est développée en grand, y faisant flotter ses bois où la marée ne se fait plus sentir, on peut supposer que des billes s'échappent des estacades. C'est principalement le cas des billes noueuses ou pourries à leurs extrémités, qui se saturent promptement d'eau et continuent à descendre la rivière en prenant une positiion presque verticale. Ce sont ces pièces de bois et les arbres arrachés aux rives, qui deviennent du bois fondrier, et avarient souvent les vapeurs.

En 1907-08, cinq cents pièces de bois fondrier ont été enlevées par un petit remorqueur, transportées sur le rivage et déposées au-dessus du niveau des hautes eaux. Certaines d'entre elles sont de véritables arbres avec leurs branches qu'il est impossible de draguer. On les a fait sauter à la dynamite et on les a tiré sur le bord, comme les autres, pour les empêcher d'être entraînées dans l'eau au cas d'une crue de la rivière.

La dépense annuelle 1907-8 a été de $2,411.05.

Navigation intérieure.—En 1907-8, il n'a été fait aucune amélioration à la navigation intérieure.

Rivière Saint-Jean (Haute).—La haute rivière qui comprend de nombreuses ramifications, comme les rivières Tobique, Verte, Saint-François, etc., s'étend depuis Woodstock jusqu'à la limite nord-ouest de la province. La navigation sur la haute rivière est restreinte au passage des billes et des radeaux, ou des remorqueurs qui transportent les approvisionnements vers l'amont entre les terminus des chemins de fer et les chantiers d'abattage situés au delà des lignes ordinaires de communication.

RIVIÈRE SAINT-JEAN (HAUTE).

De Grandes-Chutes à la rivière au Saumon.—Entre Grandes-Chutes et la rivière au Saumon, on a fit sauter sept yards cubes de roc; les débris ont été retirés du chenal, et on a amélioré le chemin de halage.

La dépense annuelle a été de $100.

RIVIÈRE DU SAUMON.

On a construit à cet endroit et chargé de pierres un parapet de 150 pieds de long sur 5 de large et 4 de haut.

La dépense annuelle a été de $249.98.

JOHNSON'S.

On a construit en cet endroit en bois d'orme et partiellement chargé un barrage de 190 pieds de long sur 12 de large et 7 de haut.

La dépense annuelle a été de $391.54.

GRANDES CHUTES (PASSES ÉTROITES).

On a fait sauter 69 yards cubes de roc dans les passes étroites des Grandes Chutes.

La dépense annuelle a été de $150.

BARRAGE DE LA PETITE RIVIÈRE.

On a construit sur la Petite Rivière un barrage de 50 pieds de long sur 6 de large et 5 de haut.

La dépense annuelle a été de $91.01.

Un autre barrage, destiné à retenir les eaux pour la navigation de la rivière a été réparé au moyen de fascines, de pierre et de gravier. Ce barrage a 72 pieds de long sur 40 pieds de large et 5½ de haut.

La dépense annuelle a été de 566.49.

RIVIÈRE TOBIQUE.

Le chenal de la rivière Tobique principale a été approfondi sur une distance d'un demi-mille. On a enlevé environ 200 rochers et amélioré l'état des barres sur une longueur de 3 milles.

La dépense anuelle a été de $169.

ILE DIAMANT.

On a construit en orme et chargé un barrage divergent de 225 pieds de long sur 17 de largeur moyenne et 9 de hauteur.

La dépense annuelle a été de $393.51.

BRAS DROIT DE LA RIVIÈRE TOBIQUE.

On a déblayé un chenal de 25 pieds de large commençant à 25 milles en amont de l'embouchure du bras droit, et on l'a approfondi entre le lac Carré et l'embouchure du ruisseau Britt, sur une distance de 3 milles.

La dépense annuelle a été de $500.50.

WAPSKEHEGAN.

Sur la Wapskehegan, l'un des bras de la rivière Tobique, on a fait sauter 12 rochers d'un volume d'environ 10 yards cubes, et transporté les débris à une distance de près de trois milles. On a également construit sur cette rivière un crib de 55 pieds de long sur 14 de large et 9 de haut.

La dépense annuelle a été de $154.36.

ILE BOSSÉ (RIVIÈRE TOBIQUE).

On a construit à cet endroit un quai en encaissement de 100 pieds de long sur 12 de large et 3 de haut.

La dépense annuelle a été de $91.20.

BANCS DE KENNEDY (RIVIÈRE TOBIQUE).

On a construit à cet endroit un brise-lames de 128 pieds de long sur 10 de large et 6 de haut.

La dépense annuelle a été de $250.

QUISIBIS (RIVIÈRE TOBIQUE).

Sur la rivière Quisibis, on a construit une digue de 150 pieds de long sur 15 de de large et de 6 de haut. Des grosses pierres ont été enlevées et le chenal déblayé sur une largeur de 30 pieds et une distance de trois milles, jusqu'à un point situé à 25 milles en amont de l'embouchure de la rivière.

La dépense annuelle a été de $500.

PETITE-FOURCHE (RIVIÈRE VERTE).

On a débarrassé le chenal des grosses pierres et autres obstacles et abattu les taillis sur une longueur de 5 milles.

La dépense annuelle a été de $199.25.

EDMUNDSTON.

Un parapet construit à Edmundston, il y a quelques années, pour protéger cet endroit contre les glaces en mouvement a été en partie détruit par un incendie survenu dans la ville. Au cours de l'exercice, on a achevé environ un tiers des travaux de reconstruction.

La dépense annuelle 1907-8 a été de $268.12.

RIVIÈRE À LA TRUITE.

On a fait sauter environ 30 yards cubies de roc, enlevé les grosses pierres et les obstacles, et fait des améliorations générales sur une distance d'environ 6 milles. le long de la rivière à la Truite.

La dépense annuelle a été de $152.28.

PETITE RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

A 7 milles environ en amont de l'embouchure de la Petite Rivière, on a construit et chargé de pierres un barrage de 33 pieds de long et 11 de haut. On a fait sauter six rochers et enlever les débris et les grosses pierres hors du chenal.

La dépense annuelle a été de $123.37.

BARRE GREW (RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS).

On a fait sauter des rochers à l'embouchure de la rivière Saint-François et enlevé ceux de la barre.

SAINT-GEORGE.

Saint-George, autrefois appelée Magaguadavic, est une florissante petite ville d'environ 3,000 habitants en comprenant toute la paroisse; elle est située au point extrême de refluement sur la rivière du même nom et est surtout connue pour son commerce de bois et pour les établissements considérables que l'on y a construits pour le traitement du granit rouge extrait des environs. L'existence d'une force hydraulique utilisable provenant de la grande différence de niveau qui se produit au village même entre l'eau douce et l'eau de mer a permis de construire une fabrique de pulpe.

Un quai public, bâti en eau salée par le comté, a été réparé en partie par le ministère durant l'année 1901-2. Cet ancien quai, fait d'encaissements en bois rond, de 127 pieds de long sur 39 de large, a une hauteur de 24 pieds à sa tête au-dessus du niveau ordinaire des hautes mers de printemps. Les réparations ont consisté dans la reconstruction et le surélèvement de la partie principale de l'aile du quai sur une longueur de 43 pieds et une largeur de 20 pieds, et dans la réparation de l'abord sur 26½ pieds de long et 38 de large.

Pendant l'exercice 1902-3, l'abord de ce quai, de 36 pieds de large, qui avait été affouillé par de fortes pluies, a été réparé sur une longueur de 25 pieds au moyen d'un solide remplage de 6 pieds de profondeur. On a également placé deux défenses en bois sur la partie inférieure du quai.

En 1907-8, étant devenue hors d'usage, la partie est, sur une largeur de 18 pieds, une hauteur moyenne de 10 pieds et une longueur de 128, a été abattue et reconstruite. Les abords, de 26 pieds de long, ont été surélevés et on y a posé des lisses neuves. Sauf l'installation des défenses, toutes ces réparations sont terminées.

La dépense annuelle 1907-8 a été de $1,145.07.

SAINTE-MARIE.

Sainte-Marie, dans le comté de Kent, est un district agricole bien cultivé sur la rivière Bouctouche, à sept milles en amont de Bouctouche.

Le quai, de 125 pieds de long sur de 18 à 37 de large, a été bâti en 1884 et réparé au printemps de 1892. Il s'étend sur une longueur d'environ 190 pieds du rivage et l'on y accède par le pont public. Ce dernier a été récemment reconstruit, mais en même temps surélevé de 7 pieds, ce qui empêche l'accès au quai. C'est pourquoi, au mois d'août 1907, on a commencé la construction d'un nouvel abord, consistant en: une rampe, d'environ 37 pieds de long établie sur le quai; une partie horizontale d'environ 19 pieds de long, établie partie sur le quai et partie en travée, formant un tournant du chemin d'accès; deux massifs d'environ 18 pieds de large et 14½ pieds de long, et une travée de 15 pieds placée parallèlement au pont, le dernier massif étant de niveau avec celui-ci; la travée et l'autre massif ont une pente de $\frac{1}{12}$. La charpente supérieur de l'abord a été peinte au carbolineum ainsi que la lisse du quai. Ces travaux ont été achevés le 4 octobre.

La dépense pour l'exercice 1907-8 a été de $673.45.

RIVIÈRE SAINT-NICOLAS.

Rivière Saint-Nicolas ou "Quai de Robertson", dans le comté de Kent, est situé à environ un mille en amont de l'embouchure de la rivière Saint-Nicolas, qui se jette dans la rivière Richibouctou à environ 4 milles en amont de Rexton. Ce quai, construit en 1900 et 1901 au prix de $2,306.52, est utilisé pour l'expédition du bois de construction, de l'écorce de sapin noir, des produits de la ferme, etc. Il a 159 pieds de long et consiste en une tête, de 24 pieds par 34, une section de 80 pieds de long sur 20 de large, et une autre de 55 pieds de long par 15 de large.

Le quai ayant été trouvé trop petit, on l'a élargi durant l'exercice 1907-8 par l'adjonction d'une longue bande de 14 pieds de large sur 133.7 de long sur l'un des côtés de l'abord; cette bande est composée de trois massifs de 22.9, 22.2 et 22.3 pieds de long et de quatre travées de longueurs respectives de 9.1, 16.5, 20.4 et 20.3 pieds. On a aussi construit un massif de 14 pieds par 24 à une extrémité de la tête du quai en même temps qu'on portait les dimensions de cette dernière à 48.6 pieds sur 24.

La dépense pour l'exercice clos le 31 mars 1908 a été de $1,531.09.

RAVINE SHIPPEGAN.

Ravine Shippegan, dans le comté de Gloucester, est un passage entre l'île Shippegan et la terre ferme très fréquenté par les navires de pêche et autres qui se rendent de la Baie des Chaleurs dans le golfe du Saint-Laurent, il est situé à 56 milles à l'est de Bathurst, chef-lieu du comté et à trois milles de Shippegan, terminus du chemin de fer de Caraquet.

Des travaux ont été commencés en 1875 dans le but d'améliorer le chenal à cet endroit, d'abord (1875-9) en construisant un brise-lames sur le côté est et une digue pour fermer ce qu'on appelait la ravine de l'est; les réparations et les agrandissements à ces ouvrages furent continués de 1880 à 1884, 1886 à 1887. 1888 à 1892 et 1893 à 1894.

Ensuite, de 1890 à 1892, on construisit un brise-lames en dehors de la plage ouest. Ce brise-lames a été réparé en 1892-94. Enfin, entre 1897 et 1905, on a établi des ouvrages de protection de la plage sur les deux côtés du port, en obstruant tous les petits cours d'eau susceptibles de s'élargir ou de creuser des crevasses dangereuses dans la plage, et en construisant des épis destinés à provoquer l'accumulation du sable et du gravier pour protéger les ouvrages. Durant cette période, on a également fait des réparations générales et construit une nouvelle tête de quai sur pilotis, de 44 pieds sur 34, en prolongement du brise-lames de l'est.

Au début des travaux, la profondeur à l'entrée n'était que de 3¼ pieds à l'eau basse; en 1898 elle avait atteint environ 6½ pieds, et d'après un levé fait en 1903-4, il a été prouvé que la concentration du courant dans un chenal unique, par la construction de brise-lames et autres ouvrages, avait augmenté la profondeur jusqu'à près de 8 pieds à l'eau basse ou de 13.7 pieds à l'eau haute des marées de printemps.

De 1904 à 1907, on a reconstruit environ 190 pieds de l'extrémité extérieure du brise-lames de l'ouest; on l'a garnie de pilots jointifs et remplie de fascines et de pierres jusqu'à 3 pieds au-dessous de sa plate-forme. Dans le même temps, on a élevé un ouvrage sur pilotis de 77 pieds de long et de 24 pieds 4 pouces à sa largeur maximum, à l'intérieur du brise-lames de l'ouest et à 85 pieds de son extrémité extérieure. Cet ouvrage est destiné à protéger le brise-lames contre les glaces du port de Shippigan qui agissent ici avec une grande force lorsqu'elles sont charriées par le jusant et les vents violents. Il a aussi pour effet de dévier le courant et de redresser le chenal, qui, à l'heure actuelle, forme une double courbure accentuée juste à l'intérieur de l'entrée.

Cet ouvrage a été prolongé de 75 pieds durant l'exercice clos le 31 mars 1908; on a placé 35 yards cubes de pierres dans la première section où le ramplage s'était affaissé.

Pendant l'exercice, on a posé 2,000 pieds M.P. de plancher neuf sur le brise-lames de l'ouest, remplacé 6 pilots de sa paroi qui avaient été brisés par la glace.

Une maison de 20 pieds par 12½, pour le logement des hommes et le remisage des outils, a été construite près de l'extrémité intérieure du brise-lames de l'ouest.

Sur le côté est, on a rempli de fascines et de pierres une crevasse dans les parapets d'environ 50 pieds de longueur et 6 de profondeur, et réduit de hauteur deux épis pour les empêcher d'être soulevés et détruits par les glaces.

La dépense pour l'exercice clos le 31 mars 1908 a été de $5,691.54.

PORT DE SHIPPIGAN.

Shippigan est un village d'environ 1,000 habitants, situé sur la terre ferme, juste en face de l'île Shippigan. Par chemin de fer, il est distant de 65 milles de Bathurst et de 3 milles de Ravine Shippigan.

Entre le village et l'île Shippegan se trouve un bon port d'environ 7 milles de longueur du nord au sud, et d'une largeur variant de deux tiers de mille à cinq milles, ouvert au nord sur la baie des Chaleurs par le chenal de Shippigan, large d'environ deux milles, et au sud sur le golfe du Saint-Laurent par la Ravine Shippigan, de 700 pieds de longueur entre les brise-lames.

Le 29 décembre 1905, le ministère a signé un contrat avec M. T. P. Charleston pour la construction d'un quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, qui est un point central pour la population, près de l'eau profonde, et bien situé pour se rendre aux îles Shippigan et Miscou.

Le quai a 900 pieds de long et comprend: un massif attenant au rivage, de 245 pieds par 25; 13 massifs de 25 pieds carrés; 14 travées de 20 pieds et une tête de quai de 50 pieds par 30. Le montant du contrat a été de $15,940.

Le travail a été commencé le 4 mai et achevé le 30 novembre 1906.

Le 10 décembre 1906, une convention a été conclue avec M. Charleson pour la construction d'un prolongement de 25 pieds à partir de la tête du quai, y compris, sur toute sa face extérieure et à ses angles, un ouvrage en pilots jointifs, un doublage sur une partie de son extrémité, et des brides autour des coins de la tête du quai. Le coût de ce travail supplémentaire était de $2,000. On l'a commencé le 18 décembre, et, le 31 mars 1907, l'encaissement destiné à l'agrandissement était construit jusqu'à une hauteur de 16 pieds 9 pouces. Le travail a été achevé le 14 mai 1907.

En 1907-8, on a fait construire à la journée une chaussée d'accès au quai et un entrepôt de 20 pieds par 10 sur la tête de celui-ci, pour l'emmagasinage des marchandises.

Le nouvel ouvrage fait un angle de 66° avec le côté du quai, et est à douze pieds de son extrémité intérieure. Il a une longueur de 75 pieds, dont 27 en encaissement doublé de planches et le reste en encaissement retenant la muraille au moyen d'un remplage de terre.

La dépense pour les travaux à la journée durant l'année 1907-8, a été de $785.69. Il y a eu, en outre, une dépense supplémentaire de $87.50 pour frais d'inspection.

STONEHAVEN.

Stonehaven, autrefois Clifton, dans le comté de Gloucester, est situé sur la côte sud de la baie des Chaleurs, à 18 milles à l'est de Bathurst. Le brise-lames existant primitivement à cet endroit, d'une longueur de 425 pieds, et construit par l'entreprise privée, a été achevée par le gouvernement en 1878. La même année, on l'a prolongé de 325 pieds. Les 220 pieds du côté extérieur sont dirigés suivant un angle de 72° avec la partie attenant au rivage.

En 1901-2, on a achevé la construction d'un encaissement de 70 pieds sur 40, à l'extrémité ouest de cet ouvrage. Il avait pour but d'empêcher les pierres (posées le long de la face nord pour la protéger) d'être charriées vers l'ouest par les tempêtes.

En 1905-6, on a commencé la construction d'une nouvelle jetée, destinée à protéger le port contre les tempêtes de l'ouest. Elle commence au rivage, à 225 pieds à l'ouest des ouvrages actuels, et s'étend jusqu'au massif extrême de l'ancien brise-lames. On a laissé une entrée de 120 pieds de largeur entre les deux ouvrages.

La nouvelle jetée consiste en un abord de 254 pieds de long sur 15 de large au sommet, en encaissement de billes, doublé vers l'intérieur de planches en bois dur de 3 pouces d'épaisseur, et en une tête de quai à faces en pièces équarries de 50 pieds sur 30. Le travail de charpenterie a été achevé en 1905-6, et un talus en pierre garni de blocs de granit juxtaposés, destiné à protéger la partie extérieure de l'abord, a été construit sur une longueur de 90 pieds

Pendant l'exercice 1906-7, on a complété le talus de pierre du nouveau quai et placé à l'extérieur de la tête de cet ouvrage 195 yards cubes de petites pierres et 75 de grosses, ainsi que 16 défenses autour du massif extrême de l'ancien ouvrage.

Pendant l'exercice 1907-8, on a réparé une fissure de 30 pieds de long dans le talus extérieur du nouveau quai. On a également réparé la chèvre et on l'a transportée à la tête de quai de l'ancien brise-lames, où l'on a établi une rampe lisse en pierre d'environ 80 pieds de long au-dessus de l'ancien talus à l'est du massif extérieur, ainsi qu'un empattement sur les 70 pieds suivants. On a aussi déversé des pierres autour du coin nord-est du brise-lames pour agrandir ce dernier. On a employé 418 yards cubes de charge de granit et de galets, consolidant chacun moins d'un demi-yard cube de l'ouvrage, et 319½ pieds yards cubes de blocs de granit, consolidant chacun plus d'un demi-yard cube de l'ouvrage.

La dépense pour l'exercice clos le 31 mars 1908 a été de $2,030.

TRACADIE.

Tracadie, dans le comté de Gloucester, est situé sur le golfe du Saint-Laurent, à environ mi-chemin entre Ravinee-Shippigan et l'entrée de la baie de Miramichi.

Pour faciliter la navigation dans ce district, qui a une population de plus de 2,000 habitants, le ministère a fait construire, en 1894, un quai en blocs et en travées de 1,430 pieds de long sur 25 de large.

En 1900-1, on a réparé et relié avec l'ouvrage du gouvernement un encaissement de 55 pieds par 27 situé juste à côté du précédent; on a également fait des réparations à la structure principale en 1900-1, 1901-2 et 1903-4.

Pendant l'extercice 1907-8, on a réparé le plancher du quai à maints endroits, ce qui a nécessité l'emploi de 1,750 F.B.M. de planches de 3 pouces. Le coût de l'ouvrage, y compris le bois et le fer a été de $25.

RUISSEAU TYNEMOUTH.

Ruisseau Tynemouth, dans le comté de Saint-Jean, à 21 milles à l'est de la ville de Saint-Jean, est un des quelques petits havres, à sec à l'eau basse, que l'on rencontre sur les deux rives de la baie de Fundy et qui ne sont accessibles qu'à cause de la hauteur de la marée. Les marées montent à cet endroit de 28 pieds. A l'intérieur du rivage, composé de graviers et de pierres, se trouve une lagune accessible aux petits navires à marée haute par une ouverture situé à l'extrémité est du rivage.

En 1874-75, le gouvernement a fait construire un quai en encaissement solide sur la côte extérieure du rocher de l'est pour empêcher les navires de toucher de ce côté.

En 1882-3, pour préserver le chenal, on a construit un autre ouvrage sur la partie du rivage opposée.

En 1894-5, on a affecté une somme de $225 jour remplacer quelques défenses, couvrir le quai est et enlever une partie du récif qui obstruait le chenal.

En 1897-8, on dépensé $510 pour enlever 813 yards cubes de galets d'un haut-fond qui obstruait l'entrée et effectuer quelques menues réparations au quai ouest.

Le port se compose d'une longue grève s'étendant depuis le côté ouest de l'entrée. Des bourrasques violentes ont rasé la crête du rivage de près de 5 pieds sur une longueur de 300 pieds.

En 1900-1, pour empêcher le rivage de s'abaisser et le port d'être exposé, on a construit un ouvrage de défense de 345 pieds en pilotis et en planches d'où se détachent trois épis de 41 pieds de longueur.

A l'épi en encaissement du quai ouest, massif de 68 pieds de long et 16 pieds de large, on a fait des réparations sur une longueur de 52 pieds. On y a inséré des planchers de lest neufs, chargé à nouveau l'ouvrage, muni la partie supérieure de longerons neufs et en grande partie d'une plate-forme neuve, et placé 10 défenses neuves. On a aussi rapiécé la couverture du quai ouest à certaines places.

Au quai de l'est, on a inséré des cales dans les écartements des pilotis extérieurs pour retenir le lest, posé 13 défenses neuves et réparé l'éperon.

Pendant l'année fiscale 1903-4, la partie principale du quai ouest a été surélevée de deux pieds sur une longueur de 116 pieds, chargée à une profondeur de cinq pieds et couverte à neuf. L'éperon du quai ouest a été aussi surélevé de deux rangées de charpente chargé et couvert, en même temps que l'on nivelait l'extrémité intérieure et qu'on la surélevait d'une rangée. On a ajouté 3 défenses neuves au quai est, et boulonné les défenses lâches. On a aussi réparé la route d'accès à ce quai sur une longueur d'environ 50 yards. Le récif qui obstruait l'entrée du port a été enlevé, le chenal élargi de 45 pieds et approfondi de deux par suite de la destruction de la barre sur une longueur maximum de 300 pieds.

En 1904-5, on a fait des réparations générales, surtout au quai de l'ouest dont une partie a été surélevée de 5 pieds, chargée, couverte et munie de défenses. A l'eau basse, le chenal qui suivait une courbe prononcée a été redressé et les bancs de galets protégés avec des fascines et des pierres. On a aussi enlevé de grosses pierres du rivage et beaucoup amélioré le chenal.

En 1907-8, on a débarrassé une partie du chenal de 215 pieds de long sur 40 de large des galets et des rochers. On a fait sauter un écueil de 75 pieds de long sur 25

de large et de 1 à 4 de haut, ainsi qu'un rocher de 15 yards cubes et 17 autres d'un yard cube. Trois défenses neuves ont été placées sur le quai est, et le planchéiage ainsi que l'abord réparés.

La dépense annuelle 1907-8 a été de $300.

WILSON'S-BEACH—CAMPOBELLO.

A Wilson's-Beach, colonie de pêcheurs établie dans une petite baie de la côte à l'ouest de Campobello, île situé dans la baie de Fundy, faisant partie du comté de Charlotte, on a construit, de 1874 à 1878, aux frais communs du gouvernement local et du gouvernement fédéral, un brise-lames de 373 pieds de longueur. Le bras extérieur du brise-lames étant devenu impossible à réparer et l'anse ayant été envahie par la vase, des dispositions furent prises en 1899-1900 pour remettre en état l'extrémité intérieure, et les réparations à peu près achevées en 1901. On a aussi fait venir une quantité de matériaux pour la reconstruction en eau profonde de l'extrémité extérieure qui était démolie.

En 1901-2, les réparations à l'extrémité intérieure ont été achevées. On a bâti, mis en place et chargé l'encaissement n° 1 de la partie à reconstruire. Cet ouvrage a une longueur moyenne de 80 pieds sur une largeur de 36, et se compose principalement de poutres en bois dur. On a également commencé l'encaissement n° 2, de 74 pieds sur 40 et construit avec les mêmes matériaux; à la fin de juin, il avait atteint la hauteur de huit étages de charpente. On a aussi fourni une grande quantité de bois.

Pendant l'exercice 1902-3, l'encaissement n° 1 a été prolongé de 130 pieds vers le large et surélevé à son extrémité intérieure jusqu'à une hauteur de 26 rangées et, à son extrémité extérieure, jusqu'à la 23e rangée. L'encaissement n° 2 a été élevé jusqu'à ce dernier niveau.

En 1903-4, la superstructure de l'encaissement n° 1 a été achevée; la partie supérieure de l'encaissement n° 2 a été portée à sa pleine hauteur, à l'exception de la banquette nécessaire pour joindre l'ouvrage à l'encaissement n° 3 qui était en construction et atteignait déjà une hauteur de 10 étages.

A la fin de 1904-5, ce dernier a été terminé, mis en place, élevé jusqu'à la hauteur du troisième plancher et chargé; la plate-forme a été aussi posée jusqu'à 85 pieds de l'extrémité.

En 1906-7, on a placé les têtes des défenses de l'encaissement n° 1, disposées en rangées de 12 à 20 pieds en longueur, augmenté la hauteur de l'encaissement n° 3 de onze rangées, la lisse non comprise, chargé et planchéié cet ouvrage, et complété les défenses de l'encaissement n° 2. On a posé trois bornes d'amarrage sur l'encaissement n° 3 et construit une cale mobile munie d'une grue à engrenage. Les parties supérieures ont été peintes au carbolineum. A part quelques planches à poser, l'ouvrage était achevé.

En 1907-8, on a doublé les défenses à l'intérieur de l'ouvrage, qui étaient simples, en posant des planches sur la tranche de l'autre côté des queues d'aronde en saillie, dans le but d'empêcher les navires de les arracher lorsqu'ils se trouvent à quai. On a aussi construit un escalier, mis en état et complété la cale mobile, et peint au carbolineum la partie supérieure de l'ouvrage sur une hauteur de cinq étages.

PROVINCE DE QUEBEC.

AGNÈS (LAC MÉGANTIC).

Agnès, station postale dans le comté de Beauce, est située sur la rivière Chaudière, au sud-est du lac Mégantic et sur la ligne du C.P.R.

Le 23 octobre 1907, un contrat a été signé entre la couronne et MM. A. A. Lapointe et Frères, d'Agnès, pour la construction d'un quai de débarquement, près de l'emplace-

ment et en amont de l'ancien pont reliant Agnès au village de Mégantic. Il comprenait:—

1. Un quai extérieur en béton, de 25 pieds 8 pouces de long et 4 pieds de large au sommet et 26 pieds 8 pouces de long sur 5 de large à la base, élevé de 9 pieds 3½ pouces au-dessus de l'eau basse sur une substructure en encaissement à revêtement jointif de 28 pieds sur 10, immergé à une profondeur moyenne de 4 pieds et demi.

2. Une travée en acier de 40 pieds composée de deux poutres en I de 24 pouces de 80 livres reliée par deux poutres en I de 20 pouces de soixante-cinq livres, et munie de longerons en épinette rouge et en pin et d'un plancher en pin de trois pieds 2 pouces et demi de large au sommet, avec des parois en pierres perdues de pente 1 sur 1½, des trottoirs et des garde-fous sur les deux côtés.

3. Une culée en béton terminant un abord en pierre, de 76 pieds de long et 27 pieds 2 pouces et demi de large au sommet, avec des parois en pierres perdues et inclinés de 1 pour 1½, des trottoirs et des garde-fous sur les deux côtés.

Longueur totale du quai au sommet, 122 pieds avec le planchéiage; élévation au-dessus du niveau minimum extrême de seaux basses: 10 pieds 11 pouces. Montant du contrat: $4,600.

Le travail a été commencé en novembre dernier; à la fin de mars 1908, la substructure en encaissement de la partie avancée du quai a été mise en place, entièrement chargée, et environ le tiers de l'abord en pierre terminé. La dépense totale jusqu'au 31 mars 1908, a été de $1,079.42.

ANSE À BEAUFILS.

Anse à Beaufils, municipalité de Cape-Cove, comté de Gaspé, est situé sur le golfe du Saint-Laurent, à six milles au sud de Percé.

De 1898 à 1901 on a construit des ouvrages de défense sur chaque rive du chenal conduisant au bassin intérieur, consistant en deux digues d'environ 440 pieds chacune.

Pendant l'exercice, le doublage de la jetée intérieure de droite a été protégé au moyen d'épis, et remplacé aux endroits nécessaires pour le prix de $39.94.

ANSE À BENJAMIN.

Anse à Benjamin, à Saint-Alphonse, est située sur la rive occidentale de la baie des Ha! Ha! dans le comté de Chicoutimi. Les travaux commencés pendant l'exercice 1904-5 ont été continués; il consistaient à faire sauter et à enlever du roc et des blocs erratiques.

La dépense pour l'exercice 1907-8 a été de $1,014.06.

ANSE À LA BARBE.

Anse à la Barbe, dans le comté de Bonaventure, à six milles en aval de Port-Daniel, est une colonie de trois à quatre cents habitants, pour la plupart adonnés à l'industrie de la pêche.

Pendant l'exercice 1907-8, un contrat a été signé au montant de $11,300 pour la construction d'un brise-lames de 300 pieds de long, 24 de large et 30 de haut à son extrémité extérieure. Cet ouvrage est destiné à donner un abri aux bateaux de pêche du voisinage.

Dépense durant le dernier exercice, $2,708.21.

ANSE À LA GROSSE ROCHE.

Anse à la grosse roche, paroisse du Sacré-Cœur, comté de Chicoutimi, est situé sur la rive nord de la rivière Saguenay, à douze milles de son embouchure.

Pendant l'année 1903-4, on a acheté une certaine quantité de bois, en vue de la construction d'un quai à cet endroit.

Montant des dépenses, $599.50.

Pendant l'exercice 1904-5, un contrat a été accordé pour la construction du quai au montant de $9,000; le travail a été commencé sans retard et continué les années suivantes.

Lorsqu'il sera achevé, le quai aura une longueur de 265 pieds et offrira un tirant d'eau de 16 pieds à son extrémité au moment des basses marées du printemps. Il se composera de trois massifs, construits à des distances respectives de 20 pieds; le massif extérieur, bâti en forme d' " L " aura 105 pieds de long sur 40 de large.

Pendant l'exercice 1907-8, le doublage et cinq poutres extérieures de l'angle sud-est endommagés par la glace ont été réparés au prix de $415.11.

Les marées de printemps montent de 18 pieds; les mortes eaux sont de 10 pieds.

ANSE-À-L'ISLOT.

Anse-à-l'Islot est un petit port, à 7 milles à l'est de Newport, abrité des vents du nord et de l'est par la terre ferme et des bourrasques du sud-ouest par une petite île, ne restant ainsi exposé qu'aux tempêtes venant du sud. On a décidé de construire un quai de débarquement s'étendant entre la terre ferme et l'extrémité extérieure de l'île dans la direction du sud-ouest, et devant servir à la fois de débarcadère et de brise-lames contre les bourrasques du sud.

Pendant l'exercice 1906-7, on a construit deux encaissements de 90 pieds de longueur. Le premier avait été à peine mis en place qu'une très violente tempête est venue le renverser en même temps qu'elle jetait le second à la côte où il se brisait. Il fallut décharger le premier et le tirer à terre.

Pendant les mois de février et de mars, on a construit un encaissement de 90 pieds de long, on l'a mis en place dans 6 pieds d'eau et achevé jusqu'à la plate-forme.

Durant le dernier exercice, on a achevé l'encaissement commencé ainsi que l'abord, formant un ensemble de jetée long de 260 pieds.

Le quai a 22 pieds de large à son sommet et 25 à sa base, et permet un tirant d'eau de 11 pieds à son extrémité extérieure quand la mer est basse.

Dépense, $2,518.18.

ANSE-AU-GRIFFON.

Anse-au-Griffon est à 17 milles au nord-ouest du cap Gaspé.

L'embouchure de la rivière ayant été envasée et obstruée par une barre de gravier amassée par les bourrasques du nord-est, les eaux inondèrent les plaines et certaines parties du village, causant de grands dommages aux propriétés et à l'industrie de la pêche.

Il fallut fermer le nouveau chenal traversant à l'est la barre de gravier, au moyen d'une digue de 345 pieds de longueur, 22 de largeur, 11 de hauteur moyenne, bourrée de fascines et de pierres.

De plus, on dut couper la barre de gravier, haute de 10 à 12 pieds et large de 170, pour prolonger la digue et ouvrir un nouveau chenal, ainsi que construire un chenal de 500 pieds, en enlevant 440 yards cubes de terre, à quelque distance au-dessus de l'ouvrage afin d'amener l'eau d'un petit affluent, dans la rivière principale au-dessus des travaux en construction.

On a bâti et consolidé 390 pieds de la face ouest de la digue.

Pendant le dernier exercice, on a acheté pour $410.78 de bois de charpente et construit 50 pieds de longueur de parapet à l'extrémité de terre sud-ouest de la jetée de gauche.

Dépense totale, $752.26.

ANSE-AUX-GASCONS.

Le village de l'Anse-aux-Gascons est situé sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, dans le canton de Port-Daniel, comté de Bonaventure. C'est l'une des meilleures stations de pêche de la Baie des Chaleurs.

Comme beaucoup d'autres constructions du long de la côte, le prolongement du quai établi à cet endroit, qui a 210 pieds de long sur 30 de large, a été démoli et déplacé par la mer pendant la grande tempête de novembre 1906.

Pendant l'exercice 1907-8, on a rasé l'ouvrage sur toute sa longueur et sa largeur jusqu'au niveau de l'eau basse, et on l'a reconstruit en encaissement à pilots jointifs à sa hauteur normale, soit à 15 pieds au-dessus des marées basses de printemps; la face sud a été revêtue de bois dur, et la face nord protégée au moyen de défenses.

La partie ancienne du quai, de 436 pieds de long sur 20 de large, qui avait tassé en maints endroits, a été renforcée et nivelée.

On a aussi construit un petit encaissement pour protéger le hangar à marchandises qui a été agrandi.

Le travail a été exécuté à la journée au prix de $3,999.82.

RIVIÈRES ASHUAPMOUCHOUAN ET PERIBONKA.

La rivière Ashuapmouchouan, dans le comté de Chicoutimi, est un des tributaires du lac Saint-Jean, et est navigable jusqu'à Saint-Félicien; un bateau fait le service entre Roberval et Saint-Félicien.

En vue d'augmenter la profondeur du chenal, à l'extrême eau basse, on a commencé en 1905-6 à construire trois digues à Saint-Prime, Saint-Félicien et Péribonka.

A Saint-Prime, le travail fait en 1907-8 a consisté dans la construction d'une nouvelle digue qui est achevée sur 400 pieds de long, 12 de large, et une hauteur moyenne de 14 pieds.

Montant des dépenses, $829.07.

A Saint-Félicien, durant l'exercice 1907-8, on a fait du remplage en pierres et fascines; 1,600 pieds ont été achevés sur une hauteur moyenne de 10 pieds.

Montant des dépenses, $2,411.16.

La rivière Péribonka, comté de Chicoutimi, est aussi un tributaire du lac Saint-Jean; elle est navigable jusqu'à Honfleur sur une longueur de 12 milles; des bateaux se rendent de Roberval à cette localité.

Les travaux durant l'exercice 1907-8, ont consisté à prolonger la digue qui a maintenant 1,600 pieds de long.

Montant des dépenses, $1,652.62.

ROUTE-À-BABIN.

Route-à-Babin, lieu de rendez-vous de pêcheurs, est situé à environ 3 milles à l'ouest de New-Carlisle, comté de Bonaventure.

En vue de la construction d'un petit brise-lames à cet endroit pour abriter les bateaux de pêche, on a dépensé $300 durant le dernier exercice en achat de bois de construction pour l'ouvrage projeté.

BAIE DES BACONS.

Baie des Bacons est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans la paroisse de Mille-Vaches, à environ 5 milles à l'ouest du village de ce nom.

Baie des Bacons est une longue batture, avec un chenal creusé par la rivière; on y trouve un quai qui sert au chargement du bois de construction et à brûler, etc.

Le travail durant le dernier exercice a consisté à enlever des galets le long du chenal.

Dépense, $201.34.

BAIE SAINT-PAUL.

Baie Saint-Paul, village du comté de Charlevoix, a une population de 1,500 habitants. Ce village est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 60 milles en bas

de Québec, et bâti sur les deux côtés de la rivière du Gouffre, qui est tributaire du fleuve Saint-Laurent et se jette dans une grande baie de trois milles de large, à sec à marée basse.

Durant le présent exercice, on a achevé l'encaissement construit l'an dernier sur la face nord-est du quai, au Cap-aux-Corbeaux. On a aussi construit une nouvelle cale mobile s'avançant dans le rivage de 80 pieds de plus que l'ancienne. Cette cale a été munie de tout l'outillage nécessaire.

On a également fait de menues réparations au planchéiage et au hangar.

La dépense durant l'exercice 1907-8 s'élève à $343.02.

BARACHOIS DE MALBAIE.

Barachois de Malbaie est une grande paroisse et municipalité située au fond de la baie Malbaie, à quelque 12 milles à l'est de Percé, chef-lieu du comté.

Jusqu'à ce que le gouvernement ait fait commencer la digue maintenant en construction, les bateaux de pêche ne pouvaient ni entrer dans le port ni en sortir en toute sécurité à la marée descendante ou basse, à cause des barres mouvantes.

Pendant l'exercice 1904-5, on a construit en partie un encaissement de 100 x 23 x 18 pieds, et on l'a mis en place à 590 pieds de la limite extrême des hautes eaux; on a commencé aussi, en partant du même point, la construction de son abord en fascines et pierres.

Pendant l'exercice 1905-6, l'encaissement de 100 pieds a été terminé, la chaussée empierrée, sauf sur environ 5 pieds; on a construit et mis en place un nouvel encaissement de 120 pieds de long.

Pendant le dernier exercice, on a construit et mis en place un nouvel encaissement de 100 pieds, complété jusqu'au couronnement, et chargé en partie le reste de l'ouvrage. Un petit épi de 25 pieds placé vers l'extérieur a été jeté à la côte par une violente tempête avant qu'il ait été entièrement chargé et devra être remis en place On a acheté pour $4,000 de matériaux de construction, bois de charpente, pierre de remplage et fer, de janvier à avril.

Dépense, $8,628.88.

BEAUPRÉ.

Beaupré est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 24 milles en bas de Québec. Le commerce de bois y est important et augmente chaque année.

Pendant le présent exercice, la construction du nouveau quai, interrompue l'an dernier, a été achevée. Cet ouvrage consiste en un encaissement à revêtement jointif en bois et à remplage de pierres. Il a les dimensions suivantes: longueur, 250 pieds; largeur, 12 pieds; hauteur moyenne, 16 pieds.

La dépense annuelle pour 1907-8 s'élève à $3,402.84.

BERTHIER.

Le village de Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 29 milles en bas de Québec. Il s'y fait un grand commerce de produits agricoles à l'aide du caboteur *Champion*, qui fait un service quotidien entre Québec et Berthier.

Les marées de printemps s'élèvent à 21 pieds; les marées basses sont à 13 pieds.

Pendant lexercice 1907-8, on a employé 30,500 pieds M.P. de planches d'épinette de 3 pouces d'épaisseur pour remettre à neuf le planchéiage du quai, remplacé quatre poteaux d'amarrage et fait des réparations générales à l'ancien planchéiage. On a aussi réparé en partie le hangar à marchandises, la cale sur le côté est du quai, et le revêtement en épinette.

La dépense durant l'exercice a été $998.12.

BIC.

Bic, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, à environ 170 milles en bas de Québec est une station estivale fréquentée. Son port offre le meilleur abri naturel pour des navires d'un tirant d'eau moyen.

Les marées de printemps montent à 16 pieds; les marées basses sont à 8 pieds et demi.

Dans le but d'augmenter les facilités de débarquement et pour accommoder le commerce avec la rive nord qui devient plus considérable chaque année, on a décidé de construire un quai à la Pointe à Côté où les navires peuvent accoster à tous les moments de la marée. L'ouvrage consiste en un abord de 556 pieds, et une section extérieure de 345 pieds de longueur, permettant un tirant d'eau de 10 pieds aux basses mers de printemps. Il a été commencé à la journée en mai 1906, et l'abord, y compris la partie située sur l'île, est maintenant presque achevé. Il ne reste qu'environ 80 pieds à construire.

Pendant l'exercice, on a bâti et rempli de pierres une longueur d'encaissement de 356 pieds, sur 22 pieds de large et une profondeur moyenne de 5 pieds. Il a fallu se servir fréquemment d'explosifs, car le rivage de l'île consiste surtout en rochers très escarpés. On a déposé sur l'emplacement de l'ouvrage une quantité considérable de bois de charpente et de fer en vue des travaux ultérieurs. On a acheté pour $296.15 de matériaux consistant en bois de cèdre pour construire la clôture conduisant du village à la Pointe à Côté. En dernier lieu, on a fait quelques réparations à l'ancien quai dont la superstructure est dans un état de délabrement prononcé; ce travail a coûté $467.39.

La dépense totale annuelle pour 1907-8 a été de $7,115.90.

CAP-NOIR.

Cap-Noir, canton de New-Richmond, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, entre New-Richmond et Saint-Charles de Caplan.

Dans le but de donner plus de facilités aux pêcheurs et un abri aux bateaux, on a dépensé la somme de $500.38 pour la construction d'un encaissement de protection, de 50 pieds de long sur 10 de large et 8 de haut, et d'un brise-lames de 56 pieds de long, 17 de large et de 9 de haut.

Le travail a été fait à la journée.

CACOUNA.

Cacouna, l'une des stations estivales les mieux connues et les plus fréquentées du Canada, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Témiscouata, à 120 milles en bas de Québec.

Les marées de printemps montent à 19 pieds; les marées basses sont à 9 pieds.

Réparations faites au quai durant l'exercice 1907-8: le planchéiage, sur une surface de 18,400 pieds carrés, a été remis à neuf avec des planches d'épinette de trois pouces d'épaisseur; la charpente extérieure du sud, près de l'extrémité de terre, qui était pourrie, a été réparée.

On a fait sauter et on a enlevé quelques roches et des blocs erratiques dans le voisinage du quai.

La dépense s'est élevée à $1,515.01.

CAP À L'AIGLE.

Cap à l'Aigle est situé à environ 6 milles au-dessous de Murray-Bay, dans le comté de Charlevoix. Cet endroit est l'une des stations estivales les plus fréquentées.

Pendant les six premiers mois du présent exercice, on a fait des réparations à la cale mobile au montant de $60.75.

CAP DE LA MADELEINE.

Cap de la Madeleine est un village sur la rive nord du Saint-Laurent, à deux milles au-dessous de Trois-Rivières.

Le quai du gouvernement, construit en 1887, ayant été endommagé par la glace, on l'a réparé entre le 1er juillet et le 2 septembre 1907.

On a remis à neuf quelque 39 yards cubes d'encaissement, ainsi que le pavage de la section est.

Du 1er au 5 juillet, la drague *Saint-Pierre* a travaillé à enlever le haut-fond sur le front du quai.

On a enlevé 5,310 yards cubes de pierre et de sable, et fait deux tranchées de 190 et 195 pieds de long, 30 pieds de large et d'une profondeur de 8 pieds aux eaux basses.

Dépense totale, y compris les réparations, le dragage, etc., $1,103.78.

CAPLAN.

Saint-Charles de Caplan, situé sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, est l'un des centres les plus importants du comté de Bonaventure.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé une somme de $500 pour construire un petit brise-lames de 65 pieds de long, 12 de large et 10 de haut, et un encaissement de défense de 80 pieds de long, 10 de large et 8 de haut.

Ces constructions sont en encaissements de bois rond du modèle ordinaire.

On a aussi dépensé la somme de $50 pour des réparations urgentes à l'ouvrage de protection de l'embouchure de la rivière.

Le travail a été fait à la journée.

CHAMPLAIN.

Champlain, village avec bureau de poste du comté du même nom, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et sur la ligne du C.P.R. à 15 milles de Trois-Rivières.

Sa population est de 737 habitants, celle de la paroisse de 840.

Dans le but d'apporter des améliorations très urgentes au commerce par eau, de Champlain et d'autres localités environnantes, on a décidé, en 1904, de construire un quai à cet endroit.

Au mois de mai de la même année, on a acheté au prix de $1,000 un vieux quai ainsi qu'un lopin de terre d'une superficie d'environ une demi-acre, situé sur le bord du fleuve, et le droit de passage entre la route nationale et le quai. Le 30 juin, on a acheté pour $4,628.07 de matériaux, consistant en bois de construction, pierre cassée, fer, ciment, etc.

Pendant l'exercice 1904-5, on a construit la substructure en encaissement de bois, sur une longueur de 110 pieds et une largeur de 30, jusqu'à une hauteur de deux pieds au-dessus du niveau extrême des basses eaux; cet encaissement a été calé devant le front du vieux quai et entièrement chargé de pierres. Ce travail a été achevé en septembre.

La superstructure, de mêmes dimensions que la base de l'encaissement, mais de 98½ pieds sur 30 à sa partie supérieure, et d'une hauteur de 9 pieds, est en béton armé, mêlé dans une proportion de 1 à 4, et composée de membrures de 12 pouces sur 12, avec des barres de fer de 2½ et 2¾ pouces insérées respectivement à 3 pouces de distance des faces intérieures et extérieures. Ces membrures sont reliées par des barres de fer de 10 pieds et demi de long et posées verticalement. On a construit au milieu de sa face une cale de 9 pieds de large sur 11 de long, s'élevant de 5 pieds au-dessus des hautes eaux. Le brise-glace, établi sur fondations de pierre et d'une pente de 1⅓ pour 1, est un massif de béton mêlé dans des proportions de 1.3.5. La charge de l'ensemble du massif de tête, jusqu'à une distance d'un pied des lisses est de pierre et de sable. Des défenses en épinette rouge placés tout le long de la façade complètent la structure.

Pendant l'automne et le printemps de 1904-5, on a moulé 165 blocs en béton sur les 230 nécessaires, et complété l'abord en pierre de 150 pieds de long sur 21 de large, ainsi que les talus, d'environ 2 pour 3. Le travail a été fait à la journée, au prix de $8,163.62.

En 1905, on a moulé les 65 blocs en béton restants et l'ensemble de la superstructure a été achevé au prix de $2,587.18.

En octobre 1907, la charge de sable du massif de tête, s'étant trouvée balayée en partie, a été remplacée par de la pierre, et la base du côté d'amont de l'abord protégée contre la violence des courants par de grosses pierres liées avec du ciment.

Dépenses, $831.27.

CHÂTEAUGUAY.

Châteauguay Bassin, village avec bureau de poste, du comté de Châteauguay, est situé à l'embouchure de la rivière de ce nom, à 5 milles de Caughnawaga (embranchement des Adirondack) et à 9 milles de Montréal.

A l'automne de 1895, l'ancien quai particulier de Châteauguay a été entièrement remis à neuf par le gouvernement. Une rangée de pilots jointifs, de 145 pieds de long, comprenant 128 pilotis de 12 pouces en pruche plané, a été plantée à une profondeur moyenne de 8 pieds de long et à une distance moyenne de 4 pieds de la face antérieure du vieux quai. L'espace entre le quai et le pilotis, ainsi que les dépressions et les trous du dit quai ont été remplis de pierres, sur lesquelles on a posé une couche de gravier de deux pieds d'épaisseur pour former une chaussée. Dépenses, $1,296.47.

Pendant octobre et novembre 1906, cette rangée de pilots jointifs a été rasée au niveau des basses eaux et on l'a remplacée par un nouveau revêtement en béton massif, mêlé dans les proportions de 1.3.5 et soigneusement renforcé par des barres de fer verticales et horizontales de 1 pouce et demi. Ce mur a 144 pieds de long, avec des rebroussements de cinq pieds à ses deux extrémités, une épaisseur de deux pieds à sa base et d'un pied à son sommet, 6 pieds de haut, avec, chaque 20 pieds, des barres d'ancrage de 12 pieds de long scellées dans des blocs de béton d'un yard cube entourés de pierres. On y a placé deux défenses en épinette rouge de 8 pouces sur 8 pour protéger la face extérieure. Dépenses de l'exercice 1907-08: $1,495.61.

En juin 1907, on a moulé un plancher en béton de 9 pouces, large de 6 pieds, pour toute la longueur du côté intérieur; le béton était mêlé dans les proportions de 1.3.5. On a fait d'autres menues réparations, telles que gravelage, etc., au chemin d'accès conduisant à la grande route.

La dépense pendant le dernier exercice a été de $607.22.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadousac et à la tête du service de navigation. La Compagnie de navigation Richelieu et Ontario a un service quotidien de Québec à Chicoutimi, pendant la saison, destiné au transport des passagers, des marchandises et de la poste.

(Pour les détails de construction et des réparations, voir les rapports précédents.)

Les marées de printemps montent à 17 pieds; les marées basses sont à 10 pieds.

Pendant l'exercice 1907-8, on a construit une nouvelle cale, remis à neuf le revêtement de la face ouest du quai, et fait aussi d'autres réparations urgentes à cet ouvrage. Dans le but de reconstruire sa façade, on a amené des matériaux, consistant principalement en bois de charpente et en ciment.

Le montant total des dépenses pour les améliorations du port à Chicoutimi a été de $10,735.58.

QUAI DE CLARKEVILLE (SEPT ÎLES).

Clarkeville est située dans la Baie des Sept Iles, comté de Saguenay, sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent, à environ 300 milles en bas de Québec.

Le quai doit être construit en un endroit appelé Pointe-Noire, situé sur la rive sud de la baie. De là, une ligne de chemin de fer de 9 milles de long a été construite jusqu'aux chutes de la rivière Sainte-Marguerite, où la " Compagnie de force motrice, de chemin de fer et de navigation de la rive nord " construit une digue et installe une fabrique de pulpe d'une capacité initiale de 250 tonnes et d'une capacité définitive de 500 tonnes par jour de produits destinés à l'exportation. Cette pulpe sera transportée par chemin de fer depuis l'usine jusqu'au quai, puis transbordée sur les navires.

Pendant la session législative de 1903, on a voté la somme de $25,000 en vue de la construction d'un quai à la Pointe-Noire; pendant celle de 1904, on a voté une autre somme de $60,000 pour acheter de la " Compagnie de force motrice, de chemin de fer et de navigation " la partie du quai construite par elle, au prix de $34,433.95, en même temps qu'une certaine quantité de bois de charpente et de fer pour une valeur de $21,485.34 et pour compléter le travail déjà commencé.

Par un ordre en conseil daté du 1er mars 1904, ce transport par la compagnie a été accepté, et une convention a été signée avec elle pour l'exécution du travail complémentaire nécessaire.

Les constructions déjà exécutées en 1903 par la " Compagnie de force motrice, de chemin de fer et de navigation de la rive nord ", et que le ministère avait achetées consistaient en un abord en pierres, de 575 pieds de long et un encaissement de 200 pieds sur 30, calé et construit au niveau ordinaire des eaux basses.

On a repris les travaux le 21 mai 1904 et on les a continués jusqu'au 27 octobre 1904, alors qu'on a eu mis en place deux encaissements, chacun de 200 pieds de long sur 30 de large, construit leur superstructure ainsi que celle des encaissements posés l'année précédente jusqu'à 2 pieds au-dessous de la hauteur fixée, et chargé en partie ces ouvrages.

Dépense totale pour l'exercice 1904-5, $49,881.92.

Pendant l'hiver de 1904-5, le second et le troisième encaissements ont été endommagés, et, pour les préserver, on a fait en 1905-6 certains travaux pour la somme de $37.50.

Pendant l'exercice 1907-8, on a passé un nouveau contrat avec la " Compagnie de force motrice, de chemin de fer et de navigation de la rive nord ", pour l'achèvement de l'abord en pierres, l'enlèvement des encaissements démolis et la construction du quai jusqu'à sa hauteur définitive.

Les travaux ont été commencés le 6 mai 1907. On n'a pas touché à l'abord en pierres qui reste dans le même état qu'en 1904. Les encaissements détruits ont été enlevés, sauf une certaine quantité de pierres, sur le côté nord du quai, qui devront être retirées.

On n'a fait aucun travail de charpenterie à l'encaissement n° 1, mais on a chargé les caissons latéraux; ceux du milieu sont à moitié remplis. Depuis 1904, cet encaissement s'est enfoncé d'un pied; il est maintenant à la côte 115.00.

L'encaissement n° 2, dont l'extrémité était brisée au-dessous du niveau des basses eaux, a été surélevé jusqu'à la cote 107.00; la plupart des caissons latéraux sont chargés, et ceux du milieu devront l'être. On a posé des poteaux verticaux supplémentaires pour relier la partie ancienne de l'encaissement à la nouvelle; on en placera davantage l'an prochain. Les encaissements 1 et 2 ont chacun 200 pieds de long et 30 de large.

L'ancien encaissement de 200 pieds de long sur 30 de large qui avait été calé en 1904, a été enlevé et remplacé par deux autres, A et B, chacun de 100 pieds de long et de 40 de large. On ne les a munis d'aucun plancher de lest, sauf dans quatre caissons pour pouvoir les couler.

L'encaissement ou crib A a une hauteur de 19 étages; il a été mis en place le 2 septembre 1907 et rempli de pierres; sa cote est maintenant de 103.00. Pendant son chargement, il s'est enfoncé de 2 à 5 pouces

Le crib B a une hauteur de 23 étages. Il a été mis en place le 22 octobre et sa cote est maintenant de 105.00. On le remplit avec des pierres. Le 16 novembre, il était chargé à plus de la moitié et il le sera entièrement cet automne.

En résumé, on a déjà achevé cette année environ la moitié du travail entrepris, ce qui veut dire que près de 65 pour 100 de la totalité de l'encaissement a été terminé.

Il reste à compléter l'abord en pierres et le quai jusqu'à sa hauteur définitive (y compris le planchéiage, le revêtement, les bornes d'amarrage, les échelles).

Il faudra enlever des pierres de l'extérieur des encaissements A et B, sur la face nord, ainsi qu'à la jonction de l'encaissement 2 et A; fixer les faces au-dessous du niveau des basses eaux, de manière à ce que les bateaux puissent glisser le long du quai sans donner dans les talus de l'encaissement A, s'étendant de 5 pieds sur chaque face, talus nécessaires à cause de sa largeur de 40 pieds.

Les marées de printemps montent à 12 pieds; les marées basses sont à 5 pieds.

Dépense totale durant l'exercice clos le 31 mars 1908, $1,396.45.

COTEAU DU LAC.

Coteau du Lac, ou Saint-Ignace, est un village florissant situé sur le Saint-Laurent, à 3 milles de la gare de Coteau.

En 1888, on a commencé la construction d'un débarcadère et on l'a terminée en 1889, au coût de $6,918.71. L'ouvrage consiste en: un massif de tête en encaissement, de 101 pieds de long sur 21 de large, avec un prolongement en encaissement de 40 x 47 pieds, partant du milieu de la paroi, sa face extérieure étant haute de 15 pieds permettant un tirant d'eau de 10 pieds au niveau ordinaire des basses eaux; un encaissement et une travée d'accès, de 75 x 26 pieds, et un entrepôt de marchandises.

De 1894 à 1898, on a fait des réparations peu importantes au montant d'environ $1,000.

En 1903-4, on a commencé à remettre à neuf tout l'ensemble du massif de tête à partir du niveau des basses eaux; dépense, $914.36.

Ces réparations ont été complétées en 1904-5 avec une dépense supplémentaire de $710.75.

En juillet 1907, on a dépensé $43 pour mettre à neuf deux longerons de la travée d'abord.

CROSS POINT.

Cross Point, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la rivière Restigouche, vis-à-vis la ville de Campbellton, N.-B. Un bac fait chaque quart d'heure la traversée entre Cross Point et Campbellton.

Pendant l'exercice 1903-4, un quai de 455 pieds de long sur 20 de large a été construit à cette place; ce quai n'est abordable qu'aux hautes eaux. Pour faciliter le trafic qui est pénible pendant les mois d'été, on a commencé, durant l'exercice 1905-6, un prolongement de 300 pieds de longueur, lequel a été complété en juin 1907.

C'est un ouvrage en bois rond, solidement revêtu, chargé de pierres et couvert en madriers d'épinette de 4 pouces.

Le travail a été exécuté suivant contrat au prix de $10,327.

La dépense durant l'exercice clos le 31 mars 1908, a été de $6,666.70.

DESCHAMBAULT.

Deschambault, comté de Portneuf, est un florissant village sur la rive nord du Saint-Laurent et la ligne du C.P.R., à 41 milles de Québec. Un vapeur fait deux fois par semaine le trajet d'aller et retour jusqu'à cette dernière ville.

Pendant le dernier exercice, on a dépensé $331.10 pour compléter le chemin d'accès au quai du gouvernement. Cette nouvelle voie de communication qui a 582 pieds de long, a été construite pour la commodité de la partie ouest de la paroisse.

DESJARDINS.

Le village de Desjardins, sur l'île des Allumettes, comté de Pontiac, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis de la ville de Pembrooke, où la plus grande partie du commerce agricole d'un important district trouve une communication avec la voie ferrée. Pour accommoder le service des bacs transbordeurs, on a construit en 1904-5 un quai public que l'on a ensuite amélioré.

L'ouvrage comprend: une tête débarcadère, un encaissement à claire-voie, de 120 x 36 pieds, permettant un tirant d'eau de 6 pieds et demi, et d'une hauteur de 8 pieds; un abord de 527 pieds de long sur 16 de large, construit de la même manière et en pierres perdues, avec deux garde-fous en fer forgé; un entrepôt de 18 x 18 pieds et des salles d'attente. (Pour plus amples détails concernant la construction, voir le rapport de l'exercice 1906-7).

Pendant l'exercice 1907-8, on a payé la somme de $94.20 pour une fourniture de pierre faite l'année précédente en vue d'améliorations au quai.

DOUGLASTOWN.

Douglastown, dans la baie de Gaspé, est un village de pêcheurs et d'agriculteurs, situé sur les hauteurs, du côté sud de l'embouchure de la rivière Saint-Jean. Sa population est de 1,600 à 1,800 habitants.

L'encaissement a été prolongé sur une longueur de 80 pieds, relié au rivage et surélevé de 2 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. On a acheté tous les matériaux nécessaires pour l'achèvement de l'appontement et les réparations à l'ancien ouvrage.

Dépense, $3,890.67.

EAST TEMPLETON.

East Templeton, dans le comté de Wright, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à six milles en aval de cette ville. Le chemin de fer Pacifique-Canadien, (ligne de la rive nord), a une petite gare à cet endroit, distante de la rivière d'environ 1 mille et demi. On y trouve deux quais appartenant à la "East Templeton Lumber Company". Le trafic local est alimenté par l' "Ottawa River Navigation Company", l' "Ottawa Forwarding Company" et des chalands à vapeur irréguliers.

Le vieux quai, utilisé par l' "Ottawa River Navigation Company", ainsi qu'un terrain vacant ayant échu à la Couronne, un contrat a été signé le 25 juillet 1907 avec M. John Lowry, d'Ottawa, pour la construction d'un quai sur pilotis au prix global de $6,994. Le travail a été commencé au mois d'août 1907 et terminé en avril 1908.

L'ouvrage consiste en un embarcadère de 37 pieds sur 101, construit sur pilotis parallèlement au rivage; un pont de chevalet sur pilotis, de 19 pieds de large et 66 de long, prolongé par un abord en pierres de même largeur et de 40 pieds de long pour atteindre le niveau supérieur; un chemin d'accès à bas niveau de 18 pieds de large sur 106 de long et en pente; un entrepôt à deux étages, de 18 x 18 pieds, reposant sur pilotis; une plate-forme en bois de 18 pieds par 19, entre l'entrepôt et l'abord en contrebas, et un mur de soutènement en pierres perdues de 150 pieds de long, contournant l'entrepôt et une partie de l'abord inférieur. Le quai est construit à deux hauteurs, respectivement élevées de 6 et de 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, permettant un tirant d'eau de 8 pieds le long de sa façade, et muni de cales inclinés, de défenses et de brise-glaces.

Dépense durant l'exercice 1907-8, $7,524.91.

LES ESCOUMAINS.

Les Escoumains, comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 21 milles au-dessous de Tadousac. On y trouve une scierie très importante, qui appartient à la Compagnie Forestière du Saguenay.

Pendant l'année 1907-8, on a fait à la journée des réparations au quai construit pendant les années 1904-5-6. (Pour les détails de la construction, voir les rapports précédents.)

Le 23 novembre 1905, un contrat pour un prolongement de 200 pieds a été signé avec M. Thos. P. Charleson, au montant de $12,445.

Le travail exécuté par l'entrepreneur en 1907-8 a consisté dans la mise en place de deux encaissements de 100 pieds chacun; le prolongement a presque atteint sa hauteur définitive et est convenablement chargé de pierres.

Dépense totale durant l'exercice clos le 31 mars 1908, $11,729.43.

FABRE.

Fabre, village avec bureau de poste à 11 milles au sud de Ville-Marie, sur la rive québecquoise du lac Témiscamingue, est le centre d'un district agricole prospère du comté de Pontiac.

On a construit un quai public à la baie de Lavallée en 1906-7. (Les détails de construction se trouvent dans le rapport de l'exercice 1906-7.)

Au printemps de 1907, on a ajouté au quai deux petits brise-glaces de 12 pieds sur 16, établis sur pilotis, disposés à 40 pieds l'un de l'autre et à 40 pieds au nord du quai, qu'on a également renforcé au moyen de brides, etc., et remplacé les pilots qui avaient été endommagés par les glaces, l'année précédente.

Dépenses durant l'exercice 1907-8, $378.01.

POINTE AU PÈRE.

Pointe au Père, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 6 milles en aval de Rimouski. La plupart des navires océaniques y font escale ou y prennent leurs pilotes. Pointe au Père est l'un des rares endroits sur la rive sud du Saint-Laurent où l'on peut trouver l'eau profonde à une distance relativement faible du rivage.

Un marégraphe y a été installé depuis quelques années par le ministère de la Marine et des Pêcheries. On y trouve aussi un puissant cornet de brume actionné par l'air comprimé, et un phare à l'acétylène.

En 1905, on a achevé la construction d'un appontement de 800 pieds de long sur 32 de large au sommet, permettant un tirant d'eau de 18 pieds aux marées basses de printemps.

En juin 1906, pendant une brume, le vapeur *Pomeranian* est venu frapper l'appontement à environ 300 pieds de son extrémité vers le large. Les dégâts ont été considérables et ont nécessité des réparations importantes. Une partie d'entre elles ont été exécutées à la journée en 1906-7, au montant de $7,345.47.

Pendant le dernier exercice, les réparations ont été complétées et le quai reconstruit sur une longueur de 140 pieds. Sur sa face ouest, dans le but de fermer une ouverture située au-dessus du niveau de l'eau basse et causée par l'abordage du navire, on a enfoncé des pilots en pitchpine de 12 pouces carrés et de 35 à 40 pieds de long, et on les a solidement assujettis à la charpente des faces; on a doublé de cette manière une longueur du quai de 30 pieds. Toutes les bornes d'amarrage, les lisses, l'extrémité supérieure et le revêtement de la face sur une profondeur de 18 pouces ont été peints à deux couches d'oxyde rouge de fer. Dans le but d'annuler l'action des vagues et du courant qui affouillent et entraînent le fond, portant ainsi le quai

à s'enfoncer dans sa partie est, on a coulé environ 20 toises de pierre le long de cette face, que l'on a mis en place et jointes à l'aide d'un scaphandrier.

La dépense annuelle 1907-8 a été de $3,408.07.

GARTHBY ET BEAULAC.

Garthby est un village avec bureau de poste du comté de Wolfe (municipalité de Beaulac), sur le lac Aylmer et une station sur la ligne du chemin de fer Québec Central; c'est une agréable résidence d'été pour les habitants de Sherbrooke. La population est de 950 âmes.

A la fin de janvier 1908, on a commencé la construction d'un débarcadère au pied de la rue Saint-Jacques, près de la gare du chemin de fer Québec-Central.

Il comprend un massif de tête à revêtement jointif de 40 pieds de long sur sa face extérieure, de 30 pieds de large, élevé de 10½ pieds et permettant un tirant d'eau de 4 pieds et demi; un abord en pierres de 320 pieds de long, 12 pieds de large au sommet et un élargissement de 12 pieds sur sa face est, à mi-chemin entre le massif de tête et le rivage, conduisant à une cale de 12 pieds. Les faces sont garnies en pierres perdues et à pente de un pour un.

A la date du 13 mars 1908, époque à laquelle le travail a été interrompu à cause de la crue des eaux, les quatre cinquièmes du quai étaient construits, au montant de $3,178.30.

POINTE GATINEAU.

Le village de la Pointe Gatineau, dans le comté de Wright, se trouve au confluent des rivières Gatineau et Ottawa, à deux milles d'Ottawa.

En 1885-6, on a construit un quai en encaissement pour le trafic local et un mur de soutènement en pilotis, protégeant la berge et la chaussée du côté d'amont. Après avoir subi plusieurs réparations, ce quai a été reconstruit en 1904-5 et le mur de soutènement remplacé en 1905-6 par une construction permanente en encaissement bétonné. Pour les détails de construction, voir le rapport de l'exercice 1906-7.

Pendant l'exercice 1907-8, on a fait quelques menues réparations au quai et du remplage à l'arrière du mur au montant de $23.02.

GEORGEVILLE.

Georgeville, village avec bureau de poste du comté de Stanstead, est situé à 9 milles de Smith's-Mills, à 10 milles du lac Memphremagog où se rendent les bateaux du chemin de fer B. et N., et à 10 milles de la station de Magog sur le C.P.R.

Le débarcadère à cet endroit a été construit au moyen de subventions fournies par les différentes compagnies de navigation qui l'ont entretenu jusqu'en 1888, époque à laquelle le gouvernement en a pris charge. A ce moment, il avait une longueur totale de 210 pieds et une largeur de 18½ pieds ;il reposait sur six encaissements. On avait ajouté une aile de 56 pieds sur 12 à son extrémité du large, où la profondeur disponible aux basses eaux moyennes était d'environ 9 pieds et demi.

Pendant les années 1888-89, on y a fait quelques réparations urgentes, au montant de $661.43. En 1889-90, on a dépensé $1,925.27 pour la construction de deux encaissements de 12 pieds de large sur 37 de long et 16 de haut, placés devant le front de la tête du quai, à laquelle ils sont solidement reliés. L'ensemble du quai a été reconstruit depuis le niveau des eaux basses et surélevé de deux pieds au-dessus de sa hauteur primitive. En 1895, l'abord du massif de débarquement étant défectueux, la municipalité a fait enlever le planchéiage et la plate-forme entre le rivage et la cinquième pile, et rempli tout cet espace en terre compacte et avec une levée de pierres de 160 pieds de long. En 1897-8, on a remis à neuf quelques longerons et refait le revêtement en planches de tout le massif du large. On a également construit une nouvelle salle d'attente au prix de $678.96.

In 1901, on a fait pour $161.51 de menues réparations au planchéiage, etc.

En 1904-5, on a entrepris des réparations plus considérables entraînant un supplément de dépenses de $1,016.70. Elles consistaient principalement dans l'enlèvement de cinq rangées de bois du front et de trois rangées de bois d'une des extrémités du quai, et leur remplacement par des pièces de bois de 12 x 12 pouces. Le massif de tête a été entièrement rempli en pierres et couvert de la même manière que l'abord au moyen de couches de sable et de gravier d'un pied d'épaisseur.

En juillet et août 1907, on a dépensé $110.67 pour garnir la face extérieure de l'appontement sur toute sa longueur et sur le front des entrepôts en planches de 3 pouces, et pour refaire le gravelage du massif de tête et de l'abord.

Dans l'état actuel, l'ouvrage se compose de: un massif de tête en encaissement de forme irrégulière, d'une longueur de 75 pieds sur sa face extérieure et d'une largeuh variant de 20 pieds à son extrémité nord jusqu'à 42 pieds à sa jonction avec l'abord; un abord en pierre d'environ 156 pieds de long et de 20 à 22 pieds de large, avec pierres perdues sur ces faces; deux entrepôts et une salle d'attente, l'un de 20 pieds par 15, l'autre de 7 par 5, construits à l'intersection nord de l'abord et du massif de tête.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est le nom d'un centre important de pêche à quelque 21 milles au sud-ouest de Percé.

L'extrémité extérieure du quai, ainsi qu'une longueur de 150 pieds de sa face extérieure, ont été doublés en pilots jointifs, et le sommet du quai sur toute cette distance a été surélevé d'un pied.

La dépense annuelle a été de $2,703.73.

GRINDSTONE.

Grindstone est un village sur la rive sud de l'île Grindstone, à 4 milles à l'est de l'Etang du Nord.

La population se compose principalement de fermiers écossais et de pêcheurs acadiens.

Depuis quelques années, la plus grande partie des marchandises destinées aux îles de la Madeleine était débarquée en cet endroit, et la nécessité de la construction d'un quai d'accostage se faisait vivement sentir.

Pendant l'exercice 1901-2, on a commencé cet ouvrage, et construit un encaissement à revêtement jointif de 115 pieds de long sur une largeur moyenne de 23 pieds et une hauteur de 15 pieds.

Le long de la rive est du cap Grindstone, on a établi un abord de 605 pieds sur une largeur de 25 à 50 pieds et une hauteur moyenne de 9½ sur sa face extérieure. Celle-ci étant exposée aux violentes tempêtes de l'est provenant de l'océan Atlantique, on l'a protégée par un revêtement en plaques d'épinette maintenues en place au moyen de deux cloisons fixés par des traversines et une double rangées de pieux. Un lit de fascines a été posé sous le remplage montant jusqu'à la lisse.

Pendant l'exercice 1902-3, le quai a été prolongé de 225 pieds, sur une largeur moyenne de 25½ pieds et une hauteur moyenne de 19 pieds jusqu'au niveau du plancher.

Pendant l'exercice 1903-4, le quai a de nouveau été prolongé de 200 pieds sur une hauteur moyenne de 22 pieds et une largeur de 28½ pieds.

Pendant l'exercice 1906-7, on a construit un encaissement de 100 pieds de long, 30 de large et 28 de haut, on l'a mis en place et complété.

Pendant le dernier exercice, cet encaissement a été porté à sa hauteur définitive; on a mis en place sur toute sa longueur les défenses et les cloisons, ainsi que posé le

revêtement de son extrémité extérieure, et peint les pieux, les lisses, le sommet du revêtement et les défenses.

Les dépenses se sont élevées à $1,580.35.

Les marées de printemps s'élèvent à 4 pieds; les marées basses sont à 2 pieds.

GRONDINES.

Grondines, un village avec bureau de poste du comté de Portneuf, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 48 milles en amont de Québec, sur la ligne du C.P.R.

Pendant le dernier exercice, à l'ouverture de la navigation, on dut mettre en place les longues défenses mobiles à l'extrémité extérieure du quai, l'entrepôt transportable ainsi que les bornes d'amarrage en fer et les chaînes. On dut également enlever tous ces accessoires et les remiser après la fermeture de la navigation.

Dépense, $47.15.

GROSSE-ILE.

La Grosse-Ile est située dans le Saint-Laurent, à quelque 30 milles en bas de Québec. Le gouvernement l'utilise comme station de quarantaine pour tous les navires remontant le fleuve. Le 6 février 1907 un contrat a été signé avec M. Napoléon Trudel pour la construction d'un prolongement à la partie est du quai de l'Hôpital, au prix de $22,467. Cet ouvrage se compose d'un encaissement en bois à revêtement jointif de 100 pieds de long sur 50 de large. L'ensemble est actuellement achevé.

Dépense, $23,993.94.

HOPETOWN.

Hopetown est une colonie avec bureau de poste, située près de Paspébiac, dans le comté de Bonaventure.

On a construit à la ruelle de Chatterton un encaissement de défense de 35 pieds de long, 16 de large et 7 de haut. On a également réparé les travaux de terrassement sur une longueur de 1,000 pieds et commencé la construction d'un abord sur la plage chez John-Tennier.

Dépense totale durant l'exercice, $497.46.

HULL.

Hull, chef-lieu du comté de Wright, est situé sur la rivière Ottawa, vis-à-vis de la ville d'Ottawa. Il possède des forces hydrauliques sans rivales exploitées par une quantité de scieries, de fabriques de pulpe et de papier, par une manufacture d'allumettes, etc.

On y a construit un quai permanent en 1901-3, au prix de $54,049.76. Cet ouvrage comprend: un quai de débarquement de 130 pieds de largeur sur 70 de profondeur, construit à trois niveaux différents, permettant un tirant d'eau de 10 pieds, et composé d'une substructure en encaissement jusqu'au niveau de l'eau et d'une superstructure en murailles de béton séparées par des pilotis; un abord s'étendant entre le rivage et le quai de débarquement, de 403 pieds de long, construit à 3 niveaux différents et composé de murailles en moëllons bruts posés à sec avec un remplage intermédiaire; un garde-fou de 718 pieds en tuyaux à gaz, sur les deux côtés de l'abord; un grand entrepôt à deux étages de 40 pieds sur 50, et un chemin d'accès à la rue Sainte-Elizabeth de 600 pieds de long, 30 de large et protégé de chaque côté par des talus de soutènement en pierres perdues d'une pente de 1 dans 1.

Quelques menues réparations exécutées depuis ont coûté $127.35.

Pendant l'exercice 1907-8, les frais d'entretien se sont élevés à $183.

IBERVILLE.

Iberville est une municipalité dans le comté du même nom, située sur la rivière Richelieu, vis-à-vis de la ville de Saint-Jean. Population, 1,512 habitants.

En mars 1889, on a commencé à construire un quai au pied de la rue du Marché et on l'a achevé l'année suivante, au prix total de $8,883.26. Cet ouvrage consiste en:—

Une levée en pierres, de 130 pieds de long sur 24 de large, avec des talus de 1 dans 1 et un garde-fou.

Un abord sur chevalets, de 150 pieds de long sur 24 de large, avec un garde-fou sur ses deux côtés.

Un massif de tête en pilotis de 150 pieds de long, 40 de large, avec deux cales; une balustrade intérieure et un entrepôt de 20 pieds par 24. La surface extérieure est haute de 15 pieds et permet un tirant d'eau de 6 pieds aux basses eaux. Pour faciliter la manœuvre des marchandises, on a installé sur le quai une grue mécanique actionnée par un cheval.

En 1901, on a fait de menues réparations au montant de $17.48.

De 1901 à 1903, on a remis à neuf la moitié du plancher du massif de tête; celui de l'abord a été redoublé sur une largeur de 8 pieds et l'on a peinturé l'entrepôt et le garde-fou en fer. Dépense, $412.84.

En septembre 1906, on a fait au plancher du massif de tête des réparations très urgentes au prix de $140.74.

En septembre 1907, on a remis à neuf un tiers du planchéiage ainsi que l'entrepôt, et repeinturé les garde-fous et le couronnement, au prix de $454.08.

ÎLE AUX COUDRES.

Cette île a une surface de 30 milles et est située dans le comté de Charlevoix, à quelque 62 milles en bas de Québec. La distance entre l'île et la rive nord du fleuve Saient-Laurent est de 2½ milles. Sa population est de 1,500 habitants.

Pendant le présent exercice, on a remis à neuf le plancher sur une longueur de 255 pieds. On a aussi remplacé environ 600 pieds de longerons et 320 pieds de couronnement.

Les dépenses se sont élevées à $946.34.

ÎLE PERROT (NORD).

Ile Perrot (nord) est une ville avec bureau de poste du comté de Vaudreuil, à deux milles de Sainte-Anne de Bellevue.

En 1897-8, on a acheté un petit quai avec chemin d'accès sur la côte nord de l'île, dans le but d'établir un point de débarquement commode sur la rive de l'Ottawa. Ce chemin d'accès a 400 pieds de long et s'étend entre la grand'route et le quai; sur une première fraction de 355 pieds, il a 30 pieds de large; le reste, situé près de la rivière, a une largeur de 100 pieds. Le quai est contigu et parallèle au rivage; il a 20 pieds de large sur 52 de long jusqu'à sa tête.

En juin 1898, on a construit dans 13 pieds d'eau, juste contre le vieux quai, un massif extérieur à revêtement jointif de 80 pieds de long, 20 de large et 19 de haut. L'ouvrage, exécuté à la journée, a été achevé, y compris l'abord, en juin 1899, et a coûté $3,328.71.

En 1904-5, on a fait de menues réparations au montant de $40.41.

On a commencé à la fin du mois d'août et achevé au milieu d'octobre 1907 d'autres réparations exécutées à la journée. Le massif de tête a été surélevé d'un pied et planchéié sur 6 pouces en béton mélangé suivant une proportion de 1.3.5.

On a repeinturé le magasin de 16 pieds sur 20 établi sur le massif de tête, et amélioré d'une manière générale l'abord et le chemin d'accès. La dépense a été de $1,012.65.

ISLE VERTE.

Le village de l'Isle Verte, dans le comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 60 milles en aval de Rivière-du-Loup et à 130 milles à l'est de Québec.

Les marées de printemps s'élèvent à 19 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

Vu l'augmentation du commerce de varech, et pour donner aux intéressés dans cette industrie de plus grandes facilités d'accostage, on a construit une cale de 210 pieds de long sur 12 de large sur la face ouest du quai.

On a également réparé le massif ouest, remplacé 3,689 pieds de longerons et de traversines, et posé sur une surface de 4,000 pieds carrés, un nouveau plancher en épinette de trois pouces d'épaisseur. On a également posé 60 pieds de garde-fous sur la face ouest du quai, le long de la nouvelle cale.

La dépense pour l'année 1907-8 s'est élevée à $1,734.98.

KAMOURASKA.

Le village de Kamouraska, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 90 milles en bas de Québec; c'est une station estivale très connue et très fréquentée.

Les marées du printemps s'élèvent à 19 pieds et demi; les marées basses sont à 12 pieds.

Pendant l'exercice 1907-8, le plancher du quai se trouvant fort délabré, on l'a remis à neuf sur une longueur de 230 pieds et une largeur de 25 pieds au moyen de planches d'épinette de 3 pouces d'épaisseur, et réparé sur une longueur de 250 pieds.

On a aussi remplacé une partie des lisses sur 115 pieds de long.

A l'ancien massif, situé contre la face ouest du quai, que l'on avait réparé quelques années auparavant et qui sert maintenant d'abri, la face nord et une partie de la face ouest formant ensemble une longueur de 260 pieds, ont été doublées en planches d'épinette de 4½ pouces d'épaisseur, enfoncées de 18 pouces dans le sol, la hauteur de la face étant de 16½ pieds.

A chaque dix pieds entre le revêtement, on a placé vingt-six défenses en épinette de 8 x 8 pouces.

En vue de réparations ultérieures, on a acheté pour $294 de planches d'épinette et d'autre bois.

La dépense totale pour l'exercice est de $1,199.15.

KNOWLTON-LANDING.

Knowlton-Landing, village avec bureau de poste du comté de Brome, est situé sur le lac Memphremagog, à 8 milles de la station de Magog, sur le C.P.R., avec lequel il est relié par un service de bateaux.

Pendant les exercices 1891-2, on a construit un prolongement au quai sur pilotis bâti à cet endroit depuis de longues années. Ce prolongement, de 51 pieds sur 75, a été construit en pilots de pruche recouverts de longerons et de planches de 3 pouces au prix de $971.22. A l'extrémité du quai actuel, on trouve une profondeur d'eau de 9 pieds aux eaux basses, ce qui permet aux navires de faire escale à toute époque, quel que soit le niveau du lac.

L'année suivante, on a fait différentes réparations et construit sur la rive, juste à l'ouest du quai, un magasin avec une salle d'attente, de 40 pieds sur 23. Le tout a coûté $918.09.

En 1899-1900, on a dépensé $714.13 pour du travail à la journée destiné aux réparations du quai et du magasin.

En 1904, on a remis à neuf plusieurs lisses et longerons, inspecté l'ensemble du plancher et subtitué deux bornes d'amarrage en fer aux anciens pieux en bois de pruche. Dépense, $237.61.

En mars 1907, on a commencé des réparations considérables, consistant principalement à renouveler tout le plancher du massif de tête en planches de pin de 3 pouces, et à reconstruire complètement en pierre l'abord de 20 pieds de large au sommet et à le border sur ses deux faces de talus en pierres perdues d'une pente de 1 dans 1. Un garde-fou en fer creux de 2 pouces et des poteaux en cèdre de 6 pouces placés tous les 10 pieds complètent l'ensemble des améliorations. Pendant l'année, toutes ces réparations ont été achevées sauf l'empierrage des talus de l'abord. Dépense, $1,181.93.

Dans l'état actuel, le quai se compose d'un massif de tête en pilotis, de 75 pieds par 25, et d'un abord en pierre de 128 pieds de long sur 20 de large au sommet, bordé sur ses deux faces de talus en pierres perdues d'une pente de 1 dans 1.

LAC À BEAULIEU.

Le lac à Beaulieu, dans la municipalité des Grandes-Bergeronnes, est situé à 3 milles au nord du village.

Pendant l'exercice 1907-8, on a continué à faire sauter et à enlever les rochers (ouvrage commencé en 1903) pour élargir les débouchés du lac. La dépense a été de $204.14.

LAC SAINT-FRANÇOIS, À LAMBTON.

Lambton, ou Saint-Vital de Lambton, est un florissant village avec bureau de poste dans le comté de Beauce, en arrière du lac Saint-François et à 36 milles du chef-lieu de comté, Saint-François.

Le 15 février 1907, un contrat au montant de $7,750 a été signé pour la construction d'un débarcadère. Il comprenait: l'établissement d'un massif de tête plein en encaissement à revêtement jointif et chargé de pierres, de 70 pieds de long sur 30 de large, la face extérieure s'élevant de 20 pieds et permettant un tirant d'eau de 8 pieds au niveau minimum des eaux basses; la construction d'un abord en pierre, de 320 pieds de long sur 18 de large au sommet, avec des talus en pierres perdues d'une pente de 1 dans 1

Le travail fut commencé à la fin de février, et, à la fin de mars, le massif de tête était mis en place, à demi terminé, et l'abord en pierre commencé. On continua la construction durant le mois d'avril 1907, puis on dut l'interrompre en mai à cause de la crue des eaux. On la reprit en mars 1908. Elle est maintenant achevée, sauf en ce qui concerne les talus en pierres perdues de l'abord. Dépense en 1907-8, $4,257.95.

LANORAIE.

Lanoraie est un village avec bureau de poste d'une population de 600 âmes, dans le comté de Berthier, sur le fleuve Saint-Laurent, à 5 milles de la gare de Lanoraie sur la ligne du C.P.R.

En 1884, on a commencé, à une distance de 240 pieds du rivage la construction d'un massif isolé, de 70 pieds par 30 à la base et de 54 pieds par 30 au sommet. Cet ouvrage a été achevé en 1885 et a coûté $5,032.01.

En 1885-6, ce massif a été relié au rivage par un abord de 240 pieds de long, 25 de large et d'une hauteur moyenne de 12 pieds, au prix de $6,886.36.

De 1885 à 1906, on a fait presque chaque année des réparations au quai; dépenses, $8,438.96.

Aux mois d'août, de septembre et d'octobre derniers, l'angle d'aval du massif de tête a été démoli jusqu'au niveau des eaux basses, reconstruit et doublé avec des plaques d'acier de ⅜ de pouce. On a aussi enlevé une partie du plancher. La dépense totale pour l'exercice a été de $417.55.

Dans son état actuel, l'ensemble de la construction comprend: un massif de tête en encaissement de 70 pieds par 30 à la base, et de 54 pieds par 27 au sommet, formant un brise-glaces de 23 pieds de haut et permettant un tirant d'eau de 11 pieds aux

eaux basses; un abord en encaissement de 240 pieds de long sur 25 de large au sommet, muni d'un brise-glace d'une pente de 1·5 dans 1.

LAVALTRIE.

Lavaltrie est un village avec bureau de poste du comté de Berthier, sur le fleuve Saint-Laurent, à 8 milles de la gare de Lavaltrie sur la ligne du C.C.P. et à 44 milles au nord-est de Montréal.

En novembre 1907, on a acheté des matériaux pour réparer et agrandir le vieux quai acheté par la Couronne, l'année précédente, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, au prix de $1,800. Cet ouvrage comprend: un massif de tête en encaissement de 65 pieds ½ par 31 à la base et de 56 pieds par 31 au sommet, qui forme brise-glace; un abord en encaissement de 150 pieds par 19; un chemin d'accès de 50 pieds sur 130, conduisant à la grand'route.

En novembre et décembre 1907, on a commencé à raser le massif de tête jusqu'au niveau des basses eaux; le travail a été interrompu par la crue. Dépense, $3,609.77.

On a l'intention de reconstruire en encaissement à revêtement jointif tout l'ensemble de l'ouvrage depuis le niveau des basses eaux et d'agrandir le côté aval du massif de tête par l'adjonction d'une annexe en pilotis de 36 pieds sur 40.

Lorsque ce travail sera terminé, l'ensemble de la plate-forme s'élèvera de 11 pieds 9 pouces au-dessus du 0 de la cote. La profondeur le long de la face extérieure sera de 8 pieds aux basses eaux.

LES CUISSES D'ALMA.

Les Cuisses d'Alma dans la Petite Décharge, paroisse de Saint-Joseph, se trouvent à 3 milles du lac Saint-Jean et 9 milles du village. Elles consistent en trois rochers et une île qui obstruent la Petite Décharge.

Pendant le dernier exercice, on a continué le travail commencé en 1901-2, consistant à faire sauter les roches pour élargir le chenal.

Dépense, $994.50.

LES ÉBOULEMENTS.

Ce village est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 70 milles en bas de Québec.

Au cours du présent exercice, on a refait tout le plancher du quai; posé 20 défenses neuves sur la face nord-est; remplacé tout le doublage de la face extérieure; refait à neuf l'angle nord-est qui avait été brisé par la glace; construit entièrement une cale mobile.

La dépense pour 1907-8 s'élève à $3,005.25.

LIMOILOU.

Limoilou est une petite ville située sur la rive nord du Saint-Laurent, vis-à-vis de Québec.

Le 16 septembre 1907, un contrat a été signé avec M. P. F. McLaughlin pour la construction d'un mur de débarquement et de protection au montant de $2,600.

A la fin de l'exercice, le travail était achevé sauf le macadamisage de la plate-forme, au prix de $1,861.55.

LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis-à-vis de l'extrémité est de la ville de Montréal.

Construction.—La compagnie Richelieu et Ontario possède un quai à l'extrémité amont de la ville, mais son éloignement du quartier central ou d'affaires et l'augmen-

tation du trafic réclamaient une nouvelle installation des quais d'accostage. A la demande du conseil municipal, le gouvernement décida donc en 1886 de construire un débarcadère au pied de la rue Alexandre.

En novembre 1886, un contrat fut signé pour la construction de la partie extérieure du quai que l'on commença à une distance de 675 pieds du rivage. Elle consistait en un ouvrage en encaissement à revêtement jointif de 430 pieds de long sur 20 de large, plus une partie extérieure de 90 pieds de long sur 30 de large. Ce travail fut achevé en 1888 et coûta $12,491.66.

En octobre 1889, un autre contrat fut signé pour la construction d'un massif de 40 pieds de long sur 50 de large, longeant la face aval du quai existant à son extrémité extérieure, et d'un prolongement en encaissement à revêtement jointif jusqu'au rivage, de 675 pieds de long sur 20 de large, avec des contreforts de 10 pieds de large tout le long de sa face aval. Le travail a été achevé en 1891, au prix de $16,248.30. Le quai de débarquement avait lors une longueur de 1,105 pieds, y compris le massif à son extrémité extérieure qui avait 40 pieds de long sur 80 de large. La première partie, longue de 90 pieds à partir du quai adjacent au massif, avait 30 pieds de large; le reste de l'ouvrage allant jusqu'au rivage, soit 975 pieds, en avait 20 pieds. La face extérieure du massif s'élevait de 16½ pieds au-dessus du lit du fleuve, et permettait un tirant d'eau de 7 pieds au niveau extrême des eaux basses.

Réparations.—La partie du quai terminée en 1888 ayant été endommagée par la glace au printemps de 1889, il fallut la réparer au prix de $1,517.77.

Pendant le printemps de 1892, la tête du quai fut détériorée et un massif de 40 pieds sur 50, construit en 1890, entraîné de 10 pieds en aval. On remplit la brèche au moyen d'encaissements; on enleva la plate-forme de planches et on la remplaça par des pierres et du gravier au prix de $2,198.63.

Au printemps de 1893, la tête du quai, ainsi que son prolongement de 180 pieds ont été transportés d'un seul bloc 13 pieds plus loin par la glace. Pour donner plus de pesanteur à cette partie du quai qui est la plus exposée à l'action des glaces flottantes, on a construit en 1894 un encaissement de 250 pieds de long, 12 de large et d'une hauteur moyenne de 13 pieds, et on a amené toute la surface comprise entre cet ouvrage et l'ancienne construction au niveau de la partie supérieure du quai. Le travail a été fait à la journée et a coûté $2,948.70. En 1895, le reste de l'ouvrage commencé en 1894, soit 105 pieds de longueur, a été achevé et les intervalles entre les contreforts remplis au moyen d'encaissements à revêtement jointif. La dépense encourue a été de $4,214.19. En 1896, 1897 et 1898, on a fait de menues réparations au montant de $729.33.

Pendant l'exercice 1898-9, on a fait des réparations importantes à l'extrémité extérieure de la face du quai, qui avait été complètement brisée par la glace. La partie endommagée a été enlevée et reconstruite en pilots jointifs sur 220 pieds de long, 20 de large et 18 de haut. Sur la face ouest du quai, à son extrémité extérieure et à angle droit avec elle, on a bâti une aile de 50 pieds de long sur 20 de large, terminée à son extrémité amont par un brise-glace de 26 pieds de haut. Le travail a été fait à la journée et a coûté $9,986.59. Pendant l'exercice 1899-1900, on l'a continué et achevé, au prix de $2,017.21.

En 1902-3, on a remplacé la plate-forme du quai sur une longueur de 500 pieds, et doublé le côté amont de l'ouvrage, sur une hauteur de 4 pieds et une longueur de 500, avec des plaques de chaudière de ⅛ de pouce. Dépense, $1,123.33.

En octobre 1906, on a commencé de très importantes réparations et réfections. On a renouvelé une certaine quantité de bois de 12 pouces par 12 sur le côté amont du quai; on y a employé environ 1,200 pieds de sapin. La plate-forme comprenait d'abord un plancher en béton solide mélangé dans la proportion de 1·3·5, ainsi qu'un trottoir de 6 pieds sur le côté amont, d'une épaisseur de 4 à 8 pouces et renforcé avec des barres de fer transversales et longitudinales d'un pouce et demi. La surface totale du plancher posée en 1906 a été de 17,715 pieds carrés. Dépense, $6,285.14.

En juillet, août, septembre et octobre 1907, la partie extérieure du massif de tête, de 70 pieds sur 12 en aval de la cale, et qui avait été accidentellement incendiée au printemps dernier a été reconstruite et redoublée à partir du niveau de l'eau. On a élargi la cale de 9 à 12 pieds; refait le revêtement de la face en amont de l'abord près du rivage, sur une longueur de 175 pieds, avec épinette rouge de 3 pouces et des plaques d'acier de ⅛ de pouce; posé environ 15,280 pieds carrés de plancher en béton de pouces mélangé suivant la proportion de 1·2½·5, et convenablement renforcé avec des barres de fer, le tout au prix de $4,213.83.

Dans son état actuel, l'ouvrage se compose d'un massif de tête en encaissement de forme irrégulière, d'une longueur de 412 pieds et d'une largeur de 29 à 110, haut de 16½ pieds, permettant un tirant d'eau de 7 pieds, avec de petits brise-glaces de 18 pieds de large placés à son extrémité extérieure, et d'un encaissement à revêtement jointif, de 641 pieds de long sur 29 de large.

LOTBINIÈRE.

Le village de Lotbinière, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 40 milles en amont de Québec. Il ne possède aucune communication par chemin de fer et son commerce dépend entièrement des bateaux et des navires venant de Québec.

Les marées de printemps s'élèvent à 14½ pieds; les marées basses sont à 8½ pieds.

Le travail exécuté au cours du dernier exercice a consisté dans l'enlèvement de la glace qui s'était empilée en avril sur l'extrémité de terre du quai, dans la pose de longues défenses mobiles à son extrémité extérieure ainsi que des pieux d'amarrage et de défense, et d'un garde-fou en chaîne et en câble de 1,800 pieds de longueur.

Le chemin d'accès de la grand'route au quai a été aussi amélioré.

Montant des dépenses, $446.69.

LOUISEVILLE.

Louiseville est une ville du comté de Maskinongé, à 21 milles à l'ouest de Trois-Rivières.

On a acheté un terrain au prix de $375 pour y établir un quai.

L'ouvrage a été commencé à la journée le 15 octobre 1907 et achevé le 7 mars 1908.

La dépense durant l'exercice clos le 31 mars 1908 s'élève à $7,358.48.

MAGOG.

Magog, municipalité prospère du comté de Stanstead, est située sur la rivière du même nom, à l'extrémité nord du lac Memphremagog. Pendant la saison, ce dernier possède un service quotidien de navigation par vapeurs entre Newport, Vt, et Magog. C'est aussi une station du C. P. R., à 88 milles à l'est de Montréal et à 18 milles au sud-ouest de Sherbrooke.

Pour l'accommodation du commerce local, on a acheté, au mois d'août 1875, un débarcadère au prix de $2,500.

En 1896-7, on a fait au plancher les réparations les plus urgentes au prix de $154.82.

En 1899, on a remplacé une quantité de planches de la plate-forme qui étaient brisées. Dépense, $49.

En 1899-1900, on a refait les trois quarts du plancher, construit un entrepôt et posé un garde-fou, au prix total de $530.07.

En 1901-2, on a fait pour $11.34 de menues réparations.

En 1903-4, on a entrepris des réparations considérables. Le débarcadère était devenu dangereux à cause de son délabrement et la chaussée était en mauvais état. Celle-ci, propriété du C.P.R., était de plus fort incommode vu le passage des trains.

On décida de la changer de place. Dans ce but, on obtint du conseil du comté de construire un abord en pierre entre le pied de la rue du Lac et la tête de l'appontement, sur une longueur de 200 pieds. Il avait une largeur de 26 pieds au sommet et des talus de pente normale. Le massif de tête fut élargi de 8 pieds sur toute sa longueur de 40 pieds, et l'on remplaça ses lisses, ses longerons et son planchéiage.

A la fin de juin 1904, un tiers de l'ouvrage était achevé, au prix de $1,806.58; le reste fut complété en 1904-5, avec une dépense supplémentaire de $3,241.13.

En août et septembre 1907, les dégats causés par la glace au mois d'avril ont été réparés. On a enfoncé sept pilots au coin sud-ouest du massif de tête, boulonné soigneusement des brides, et remplacé une partie de plancher. Depense, $193.20.

LA MALBAIE.

La Malbaie, comté de Gaspé, est un petit établissement de pêcheurs, à environ 5 milles de Barachois de Malbaie.

Pendant le dernier exercice, on a dépensé $673.27 pour l'achat de bois destiné à la construction projetée d'un débarcadère et d'un brise-lames à la Malbaie.

Dépense, $382.45.

RAPIDE MANITOU.

Le rapide Manitou se trouve sur la rivière Bastiscan, à Saint-Stanislas, comté de Champlain. On a exécuté certains travaux en cet endroit pour améliorer le chenal destiné au flottage et aux radeaux, en y enlevant de grosses pierres.

La dépense pour l'exercice clos le 31 mars 1908 s'élève à $746.40.

MATANE.

Le village de Matane, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Matane, à 240 milles en bas de Québec et 30 milles à l'est de Petit-Métis, station la plus rapprochée sur la ligne du chemin de fer Intercolonial. C'est un village prospère qui possède de vastes scieries; chaque année, on expédie de ce point sur les marchés d'Europe d'importants chargements de bois.

Les marées du printemps montent à 15 pieds; les marées basses sont à 8 pieds.

Pendant l'exercice 1907-8, on a fait d'importantes réparations au quai. Sa partie extérieure, de 150 pieds de long sur 22 de large, ayant été minée par le courant, s'était inclinée vers l'est jusqu'à présenter une différence de niveau de 4 pieds; on l'a nivelée et on y a posé un nouveau plancher. La superstructure de la partie attenant au rivage, de 241 pieds de long sur 30 de large, qui avait été entièrement détériorée et mise hors d'usage, a été remplacée sur une hauteur moyenne de 4 pieds. L'abord, de 130 pieds de long sur 20 de large a été aussi reconstruit. On a remis à neuf le revêtement de la face est au moyen de pièces d'épinette d'une épaisseur de 6 pouces, sur une surface de 3,060 pids carrés. On a également fait quelques réparations provisoires au brise-lames élevé sur le côté est de l'entrée de la rivière, qu'une violente tempête avait sérieusement endommagé à l'automne de 1906, et acheté une quantité considérable de bois pour compléter les réparations nécessaires.

La dépense s'est élevée à $4,971.15.

MILLE-VACHES.

Mille-Vaches est un village du comté de Saguenay, situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 42 milles en aval de Tadousac.

Pendant l'exercice 1905-6, on a commencé la construction d'un quai. Un abord de 45 pieds de long sur 25 de large, et 4 massifs de 20 pieds sur 20, situés chacun à une distance de 25 pieds de la culée, ont été construits en encaissement de bois rond

à claire-voie. L'ouvrage a été protégé par des défenses de 8 pouces sur 10 et entièrement chargé de pierres.

En 1906-7, on a construit quatre autres massifs de mêmes dimensions. Pendant le dernier exercice, on a complété l'appontement extérieur, de 40 pieds sur 20, et comblé l'espace entre le massif principal et le suivant, pour détruire l'action du courant.

Dépense totale en 1907-8, $3,947.26.

MISTASSINI.

Mistassini, comté de Chicoutimi, est un établissement sur la rivière du même nom, près de son confluent avec la Rivière au Foin, ou Mistassibi. Elle est situé à 36 milles au nord de Roberval, sur le côté ouest du lac Saint-Jean et à 18 milles en amont de l'embouchure de la Rivière Mistassini dans ce lac.

En mars 1897, on a construit un quai pour l'accommodation des colons devenant de plus en plus nombreux.

L'ouvrage consiste en un pilotis jointif de 30 pieds de long sur 30 de large et 20 de haut à son extrémité extérieure, entièrement chargé, et couvert en madriers de 3 pouces. Le long de sa face extérieure, on dispose d'une profondeur de 5 pieds aux eaux basses.

Dépense, $680.99.

Pendant l'exercice 1907-8, on a fait des réparations générales au plancher du quai, ainsi qu'à la cale et à l'entrepôt.

Montant des dépenses, $312.43.

MONT-LOUIS.

Mont-Louis, village d'une importance considérable, et la première municipalité au-dessous de Sainte-Anne-des-Monts, est situé à 135 milles en aval de Métis, la plus proche station du chemin de fer Intercolonial.

Le port de Mont-Louis, le plus vaste et le mieux situé sur le Saint-Laurent (côte de Gaspé), offre un bon mouillage abrité de tous les vents sauf de ceux du nord.

Pendant le dernier exercice, on a remplacé le revêtement de la partie extérieure du quai qui avait été emporté par une violente tempête, et chargé une partie de l'appontement jusqu'au niveau du plancher.

Dépense, $429.22.

MONTMAGNY.

Montmagny, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 37 milles en bas de Québec. C'est une florissante petite ville de plus de 2,000 habitants. La compagnie Price, Frères, expédie de cet endroit d'importants chargements de bois sur les marchés européens.

Outre une fabrique de pulpe, on y trouve deux fonderies, des forges et des scieries.

La ville est construite sur les deux rives de la Rivière du Sud, qui tombe en chute d'une hauteur de 20 pieds et se jette dans le Saint-Laurent. Au-dessous de sa chute, la rivière s'élargit et forme ce qu'on appelle le "bassin", donnant ainsi un abri contre les vents aux navires de tirant d'eau moyen.

Près de l'entrée du "bassin" et sur sa partie gauche se trouve le quai du gouvernement; mais, à cause de certaines conditions du fond et de la nécessité d'avoir un abri suffisant, cet ouvrage ne répond pas aux exigences locales.

Pour accommoder le trafic croissant et assurer la protection nécessaire, le gouvernement décida de construire un autre quai à l'extrémité arrière du "bassin", et, le 30 décembre 1907, un contrat fut signé pour la construction d'un débarcadère disposé de la manière suivante. Le nouvel appontement consiste en une partie attenant au rivage, ou abord, à claire-voie, de 220 pieds de long sur 20 de large, et en une partie extérieure, à revêtement jointif, de 125 pieds de long sur 30 de large au sommet,

avec une pente de $\frac{1}{12}$ sur ses côtés et à son extrémité extérieure. Ces deux parties forment entre elles un angle de 114·50. A la fin de l'exercice, on avait dépensé $465.65.

Les marées de printemps montent à 21 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

PORT DE MONTRÉAL, DIVISION INFÉRIEURE, MONTRÉAL.

Le 25 juillet 1905, un contrat a été signé avec MM. Poupore et Malone pour la construction d'un appontement à haut niveau et de deux cloisons dans la division inférieure du port de Montréal. Montant du contrat, $631,033.33. On a commencé le travail la même année. En 1900-1, les dépenses se sont élevées à $49,296.45; en 1901-2, à $201,722.69; en 1902-3, à $251,320.47; en 1903-4, à $209,104.96; en 1904-5, à $74,42.69; en 1905-6, à $67,855.80, et en 1906-7, à $18,229.82

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1908, on a dépensé $150,777.27 pour achever l'ouvrage, c'est-à-dire amener au niveau convenable les matériaux sur environ $\frac{1}{3}$ de la surface totale et poser le pavage en pierre sur une surface d'environ 450,000 pieds carrés. Le contrat est maintenant exécuté.

MOOSE-BAY, LAKE MÉGANTIC.

Moose-Bay est un petit établissement situé à peu près à mi-distance entre les quais à l'extrémité du lac Mégantic.

On se propose d'y construire un quai composé de: un massif de tête, de 40 pieds de long sur sa face extérieure sur 30 de large, en encaissement à claire-voie dans sa partie immergée et à revêtement jointif dans sa partie supérieure, ayant une hauteur de 13 pieds et permettant un tirant de 7 pieds aux eaux les plus basses.

Un abord en encaissement, de 105 pieds sur 20, également à claire-voie sous l'eau et à revêtement jointif au-dessus.

Un abord en pierre, de 65 pieds de long sur 20 de large au sommet, avec talus en pierres perdues d'une pente de ¼.

Le droit de passage sera donné à la Couronne par le village de Piopolis.

Au 31 mars 1908, on n'avait encore qu'acheté des matériaux au montant de $1,537.44.

MURRAY-BAY.

Le village de Murray-Bay est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Malbaie, soit à 83 milles en bas de Québec.

Pendant le présent exercice, on a remplacé le planchéiage du quai et son revêtement en bois dur sur le moitié de sa façade sud-ouest, on a posé de nouvelles défenses à l'endroit où le navire brise-glaces du gouvernement, le *Champlain,* s'amarre pendant l'hiver.

On a aussi fait quelques menues réparations à la salle d'attente et aux entrepôts.

La dépense pour l'exercice 1908 s'est élevé à $4,938.35.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, ville maritime et port d'entrée, est le chef-lieu du comté de Bonaventure.

Pendant la session de 1906-7, on a voté la somme de $1,800 pour réparer le quai de New-Carlisle, dont l'angle nord-est avait tassé d'environ 14 pieds.

L'ouvrage a été, sur une distance de 215 pieds, remis à neuf et porté à sa hauteur définitive. Dans le but d'éviter à l'avenir des accidents, la face est et celle du large ont été protégées par des pilots, enfoncés de 20 pieds dans le sol.

Dépense totale pour l'exercice, $4,334.30.

NEWPORT.

Le village de Newport, dans le comté de Gaspé, est situé à l'embouchure de la rivière du même nom, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 88 milles à l'est de Campbellton, N.-B., et à 50 milles à l'ouest de Caplan.

Les marées de printemps montent à 4½ pieds; les marées basses sont à 2½ pieds.

La population du village s'occupe surtout de pêche.

La plate-forme du quai endommagée pendant l'automne de 1906, a été réparée, au prix de $185.04.

JETÉE DE NICOLET (À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE NICOLET.

Nicolet est une ville florissante du comté de Nicolet, située au pied du lac Saint-Pierre, sur l'embranchement "Nicolet" du chemin de fer Intercolonial.

Dans le but de protéger, contre la violence des tempêtes du lac Saint-Pierre, les goëlettes qui viennent prendre leur chargement dans ce port, on a commencé, en 1881, à construire une jetée que l'on avait agrandie chaque année. Au début, elle avait 3,500 pieds de long, et se composait de deux rangées de pilotis jointifs, distantes de 13 pieds, avec un remplage en pierres. Le tirant d'eau disponible était de 4 pieds au-dessus des eaux basses et la hauteur de l'ouvrage atteignait 5½ pieds.

En 1891, on a ajouté quelques pilotis, portant la longueur de la jetée à 3,762 pieds.

Le dragage de la rivière et les réparations à la jetée ont été exécutés chaque année aux prix suivants:

Année 1882, jusqu'au 30 juin 1900, construction, réparations et dragage	$148,780 54
" 1900-2, réparations et dragage	7,489 19
" 1901-2, " "	4,795 88
" 1902-3, " "	3,999 27
" 1903-4, " "	11,723 81
" 1904-5, construction, réparations et dragage	10,320 53
" 1905-6, réparations et dragage	9,483 40
" 1906-7, réparations, sans dragage	5,002 75
" 1907-8, " "	4,998 86
Total au 31 mars 1908	$206,594 23

En plus des dépenses mentionnées pour 1904-5, on a construit, en février et mars, un petit quai le long de la rivière, à environ 1½ mille de Nicolet et vis-à-vis de l'ancienne scierie Ball. C'est un massif en encaissement à revêtement jointif, d'une longueur de 80 pieds, y compris un brise-glaces d'un pente de 1·5 dans 1 et de 31 pieds de large Cet ouvrage sera d'une grande utilité au commerce de Nicolet, car il est situé à l'endroit le plus rapproché de la ville que les bateaux d'un tirant d'eau de 6 pieds puissent atteindre en toute sécurité On a acheté au prix de $400 un chemin d'accès conduisant au quai, et large de 80 pieds sur une longueur de 250 Prix total du quai et du chemin d'accès, $3,503.06.

En 1905-6, on a fait des réparations à la jetée sur une longueur de 1,800 pieds; on l'a surélevée de 2 pieds en pierres, sur toute sa longueur de 13 pieds, et, sur les autres 1,800 pieds, on l'a protégée sur la face amont par un brise-glace en pierres d'une pente de 2 dans 1 et d'une longueur de 8 pieds à sa base. Tout ce travail a été fait à la journée et a demandé 3,500 yards cubes de pierre.

D'août à la fin d'octobre 1906 ,on a déposé environ 3,000 yards cubes de pierres tout le long de la jetée.

On a continué le remplage en pierres au mois d'août 1907, puis on l'a interrompu au milieu de septembre jusqu'à l'année suivante. On a mis en place, à la journée, environ 3,216 yards cubes de pierre, au prix de $4,998.86.

NOTRE-DAME-DU-PORTAGE.

Le village de Notre-Dame du Portage est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à six milles à l'ouest de Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata; cet endroit est très fréquenté par les touristes pendant l'été.

Les marées de printemps inondent à 19 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

Afin de compléter la construction du quai commencé en 1904, on a, durant le dernier exercice, acheté des matériaux, du bois et de la pierre. Presque tous les matériaux nécessaires sont maintenant déposés le long de l'ouvrage.

Dans son état actuel, le quai à 400 pieds de long, 28 de large au sommet et 23 pieds de haut à son extrémité extérieure.

PASBÉBIAC.

Paspébiac, comté de Bonaventure, est un port de mer et une importante station de pêche. Depuis plus d'un siècle, il est le siège central des grandes pêcheries C. Robin, Collas et Cie. Pendant la grande tempête de novembre 1906 qui dévasta la côte de l'Atlantique, le quai bâti en 1904-5 fut brisé et emporté en partie par la mer. On l'a abattu jusqu'au niveau des eaux basses sur une longueur de 225 pieds et sur toute sa largeur de 30 pieds, puis reconstruit en bois carré jusqu'à sa hauteur normale, soit 12 pieds au-dessus des eaux basses. Sur toute sa longueur de 400 pieds, sa face sud a été protégée par un revêtement en pilots jointifs enfoncés dans le sol jusqu'à refus. On a aussi enfoncé des pilots à l'extrémité extérieure et le long de la face nord du quai.

Ces réparations ont été faites à la journée. Prix: $6,079.33.

PERCÉ.

Percé, chef-lieu du canton de Gaspé, se trouve sur le golfe du Saint-Laurent, à 36 milles du bassin de Gaspé.

Le 3 octobre 1904, un contrat a été signé avec Lyons White pour la construction d'un prolongement de 150 pieds à l'appontement nord-est.

Comme l'ancien appontement avait tassé de 9 pouces à 2 pieds à certaines places, on décida de le niveler et de le reconstruire à neuf jusqu'à la même hauteur.

Pendant le dernier exercice, on a peinturé à deux couches l'entrepôt ainsi que les bornes d'amarrage et les lisses du quai, construit une cheminée, acheté un poêle et son tuyau, et construit un encaissement le long de la levée pour l'empêcher de tomber sur l'entrepôt et sur la chaussée.

Dépense totale en 1907-8 pour la construction et les améliorations du quai de Percé, $9,813.87.

PETIT BONAVENTURE.

Petit Bonaventure est un établissement de pêcheurs situé entre le village de Saint-Bonaventure et Saint-Charles de Caplan, dans le comté de Bonaventure.

L'ouvrage consiste en un encaissement de protection, de 45 pieds de long, 10 de large et 8 de haut. Le travail de terrassement précédemment exécuté, a été également réparé sur une longueur de 150 pieds.

L'embouchure de la rivière s'étant trouvée étranglée et obstruée par une barre de gravier créée par les bourrasques de l'est, cela causait un dommage considérable à l'industrie de la pêche.

Il fallut fermer le nouveau chenal, qui se dirigeait vers l'est à travers la barre de gravier, par un épi de 85 pieds de long, 12 de large et 9 de haut. On pratiqua à travers la barre jusque dans la baie un chenal de 75 pieds de long sur 30 de large.

Ce travail a été exécuté à la journée et a coûté $681.25.

PETITES BERGERONNES.

Les Grandes et les Petites Bergeronnes sont deux rivières dans la paroisse des Bergeronnes, située sur la rive nord du Saint-Laurent à 14 milles en aval de Tadousac.

Le travail pendant l'exercice 1907-8 a consisté dans l'enlèvement de grosses pierres qui obstruaient le chenal dans chacune des deux rivières.

Dépense, $1,543.71.

PHILIPSBOURG.

Philipsbourg-Est, autrefois Baie de Missisquoi, est une municipalité du comté de Missisquoi, sur la rive est de la baie du même nom.

En juillet 1895, un contrat a été signé pour la construction d'un quai. Cet ouvrage a été achevé en 1892, au prix de $11,142.89, dépense à laquelle la municipalité a contribué pour $4,000. Il consiste en: un massif de tête en encaissement à revêtement jointif, de 120 pieds de long sur 25 de large; un abord en chevalets, de 296 pieds sur 30; un barrage en terre et en pierres, de 285 pieds de long sur 30 de large au sommet avec des rampes de pente 1 dans 5. La face extérieure du brise-lames a 17½ pieds de haut et donne un tirant de 7½ pieds aux basses eaux.

En avril 1897, le barrage fut considérablement endommagé par la glace. On le répara en juillet suivant au prix de $711.79.

En avril et mai 1903, on a refait le planchéiage d'une partie du massif de tête et de l'abord; on a aussi fait quelques réparations au revêtement du front et au barrage en pierres.

Dépense, $580.67.

Au printemps de 1905, le massif de tête fut légèrement endommagé par la glace. On le répara en août et septembre suivants. Ces travaux consistèrent principalement dans le remplacement de quelques pièces de bois de revêtement à l'angle sud-ouest et le renouvellement du doublage extérieur et d'environ un tiers du planchéiage. Le tout a été exécuté à la journée au prix de $339.83.

Le 7 février 1907, on a commencé à faire au planchéiage les réparations qui n'avaient pu être exécutées l'année précédente. La moitié d'entre elles étaient achevées au 31 mars, et le reste en avril 1907, au montant de $580.63. On a refait la moitié du planchéiage ainsi que 130 pieds de lisses du massif de tête et 470 pieds de celles de l'abord. On a aussi réparé le revêtement des faces.

POINTE PICHÉ.

Pointe Piché, sur la rive québecquoise du lac Témiscamingue, est à 5 milles du centre de population du canton de Guigues, comté de Pontiac, et à 6 milles d'Haileybury, Ont., port important. La grand'route conduisant à Pointe Piché a été améliorée par le gouvernement provincial, en considération de la construction d'un quai public pour lequel on avait donné gratuitement un droit de passage. Quoique le quai de Ville-Marie, distant de 11 milles d'une bonne route, offre des moyens de communication par eau dans toutes les directions vers les centres miniers, les fermiers transportent de grandes quantités de foin, d'avoine et de fromage directement à ces marchés par les routes d'hiver.

On prétend que, par l'établissement d'un quai à Pointe Piché, les habitants pourraient obtenir des prix plus élevés pour leurs produits pendant la saison d'été, et que le mouvement des passagers se trouverait grandement facilité.

Le parlement ayant, en 1907, voté la somme de $8,450 pour la construction d'un quai, des plans de contrat furent préparés pour l'établissement d'un ouvrage en encaissement, comprenant un abord de 18 pieds de large sur 278 de long, conduisant à une tête trapézoïdale, à revêtement, protégée par un brise-glace de 192 pieds, et en un entrepôt de 17 pieds sur 28.

Le 3 février 1908, un contrat fut signé avec R. Brewder pour la construction de ce quai, au prix d'ensemble de $8,700.

Le travail n'était pas commencé à la fin de l'exercice, mais on avait dépensé $366.28 pour préparer les plans, demander des soumissions, faire les levés, etc.

POINTE-À-ELIE.

Pointe-à-Elie est le point extrême sud-est de l'île Allright, à deux milles à l'est de l'école catholique de House-Harbour. Le vapeur *Amelia* fait escale à Pointe-à-Elie pour prendre la poste et du fret, et aussi pour s'y abriter contre les tempêtes du nord-est.

Pendant l'exercice 1902-3, on a construit 115 pieds de longueur d'appontement sur 22½ de large. On a aussi construit en pierre, avec revêtement de bois maintenu par des moises, des pieux et des traversines, une chaussée de 850 pieds de long, 25 à 50 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 9 pieds. En 1904, on l'a prolongée de 100 pieds.

Pendant l'exercice 1904-5, on a construit un encaissement de 100 pieds de long sur 26 de large, élevé de 18 pouces au-dessus des eaux basses, et on l'a mis en place.

Pendant l'hiver de 1904-5, ce dernier encaissement a souffert considérablement des glaces et des violentes tempêtes; les lisses ont été emportées et une grande partie de la charge de pierres jetée au dehors.

Pendant l'exercice 1906-9, l'encaissement de 100 pieds commencé a été mis en place et complété, et on en a commencé un autre de même dimension sur le rivage, en même temps qu'on élargissait la chaussée à certains endroits en faisant sauter et en enlevant le roc.

Pendant le dernier exercice, les 200 pieds de prolongement ont été surélevés de 18 pouces jusqu'au couronnement. Toute la face extérieure le long de l'encaissement extérieur a été revêtu en merisier, et la face extérieure de l'extrémité de terre surélevée de 3½ pieds sur 54 pieds de longueur. Enfin, on a construit sur la face est une aile de 42 pieds de long sur 11 de haut pour protéger le sommet du talus.

Le nouvel encaissement commencé sur le rivage a été construit jusqu'à une hauteur de 18 pieds, et le plan de lancement, endommagé par une tempête a été soigneusement réparé, mais l'opération du lancement a dû être retardée jusqu'à ce printemps à cause de circonstances défavorables. On a extrait environ 450 yards cubes de pierre à charger, toute prête pour immerger l'encaissement.

La dépense totale pour le dernier exercice a été de $5,079.19.

Les marées de printemps s'élèvent à 4 pieds; les marées basses, de 2 pieds.

POINTE-CLAIRE.

Pointe-Claire, municipalité du comté de Jacques-Cartier, se trouve sur le lac Saint-Louis, à 14 milles de Montréal.

Le 26 octobre 1898, le gouvernement a signé une convention avec la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc pour la location de son quai durant une période de 20 années, au prix de $150 par an.

Cet ouvrage est une levée solide en pierres et en terre, de 1,000 pieds de long sur une largeur moyenne de 45 pieds, située au pied de l'avenue du Grand-Tronc.

En 1899, on a construit un massif de tête en encaissement à revêtement jointif, de 125 pieds de long, y compris un brise-glace sur 24 de large et 16 de haut, à l'extrémité de la levée et à angle droit avec elle, formant ainsi un T. Dépense: $4,022.06.

En 1899-1900, on a construit un entrepôt à l'intersection du massif de tête et de l'abord, et réparé ce dernier. Dépense: $665.25.

En décembre 1907, on a refait le planchéiage du massif de tête avec des madriers en pin de 3 pouces, remplacé les solives supérieures en pruche de 12 x 12 pouces,

les lisses en pin de 12 x 4 pouces et l'encoignure sud-est est en pruche de 12 x 12 pouces; cette dernière a été revêtue en épinette rouge de 8 pouces.

On a solidement boulonné 4 plaques d'acier de ⅛ de pouce et de 5 x 5 pieds sur chaque face des deux cales et amélioré l'entrepôt.

Dépense: $798.81.

POINTE SAINT-PIERRE.

Pointe Saint-Pierre, comté de Gaspé, est situé à l'entrée ouest de la baie de Gaspé, à 21 milles du bassin de ce nom et à 15 milles de Percé.

La chaussée entre la grand'route et l'appointement a été convenablement construite et on y a posé une clôture en fil de fer.

Les travaux exécutés durant le dernier exercice comprenaient aussi le déblayage des obstacles le long du quai, à l'intérieur, et le surélèvement de la plate-forme de l'encaissement.

Dépense, $382.52.

POINTE VALOIS (OU CAVAGNAL).

Cavagnal est un bureau de poste du comté de Vaudreuil, à 1½ mille de Como, station sur la ligne du C.P.R. et escale pour les bateaux de la compagnie de navigation de la rivière Ottawa.

Pendant les exercices 1890-1-2, l'appontement primitif a été agrandi par l'adjonction, à son extrémité du large, d'un massif en encaissement chargé, de 135 pieds de long sur 21 de large, avec ouvrage en retour vers l'est de 55 pieds sur 25. Le tirant d'eau disponible à l'extrémité extérieure du quai est maintenant de 6¼ pieds aux basses eaux.

De 1896 à 1901, on a fait des réparations générales au montant de $1,121.29.

Au printemps de 1905, le massif de tête et l'abord en pierre ont été légèrement endommagés par la glace et réparés aux prix de $204.76.

En mai et juin 1906, on a considérablement amélioré l'abord; la travée de 20 pieds qui le reliait à l'ouvrage a été surélevée d'un pied et couverte d'une couche de gravier et de menues pierres; on a également posé un solide garde-fou, fait en poteaux de cèdre de 8 pouces, distants de 10 pieds les uns des autres et en tuyaux de fer de 1½ pouce. Le tout a coûté $600.

Pendant l'automne de 1906, tout le massif de tête a été abattu jusqu'au niveau des basses eaux et entièrement reconstruit au prix de $891.07.

En septembre et octobre derniers, on a exhaussé d'un pied l'abord en pierre au moyen de pierraille, de gravier et de sable, et peinturé l'entrepôt et le grade-fou. Dépense, $563.80.

Dans son état actuel, l'ouvrage se compose: d'un massif de tête, de 75 pieds par 25, formé de deux encaissements à revêtement jointif, de 25 pieds sur 25, à une distance de 25 pieds l'un de l'autre, et munis d'un garde-fou le long de sa face intérieure; d'un abord en pierres, de 300 pieds de long sur 20 de large au sommet, avec un garde-fou sur ses deux faces; d'un entrepôt, de 15 pieds sur 12, au coin de l'encaissement d'aval.

PORT-DANIEL.

Port-Daniel est situé sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, à 45 milles de Percé. Sa population est de 1,200 habitants, adonnés pour la plupart à l'industrie de la pêche.

Pendant l'exercice, on a dépensé $499.59 pour des réparations urgentes au quai, consistant dans le remplacement de trois étages de charpente de revêtement sur une longueur de 110 pieds du côté ouest, celui des vieilles traversines et longerons, et le pavage à neuf de la partie intérieure sur une longueur de 100 pieds et toute la largeur du quai. On a aussi comblé une cale sur la face de l'est.

Quelques grosses pierres, très dangereuses pour la circulation des bateaux, ont été enlevées de l'anse ouest de Port-Daniel, au prix de $199.88.

Dépense totale pour l'exercice, $699.47.

PORTNEUF.

Portneuf est un village du comté de Saguenay, situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 50 milles en aval de Tadousac.

Le quai, commencé en 1904-5, a 160 pieds de long sur 20 de large, et consiste en une culée de 50 pieds sur 20, deux appontements de 20 pieds sur 20 et un autre extérieur, de 20 pieds sur 60, la distance entre chacun d'eux étant de 25 pieds.

Le travail exécuté pendant l'exercice 1907-8 a consisté dans l'achèvement du revêtement du quai.

Dépense, $348.59.

Les marées du printemps montent à 14 pieds; les marées basses sont à 8½ pieds.

PORT-SAINT-FRANÇOIS.

Port-Saint-François est un port d'escale de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, (Montréal et Trois-Rivières), dans le comté de Nicolet, à quatre milles de Trois-Rivières.

Pendant l'automne de 1905, le vieux quai particulier, consistant en un massif de tête de 210 pieds de long sur 30 à 37 de large, ainsi qu'un abord en terre et en pierres de 250 pieds de long sur 36 de large, et un droit de passage pour les piétons conduisant à la route publique, ont été achetés au prix de $3,900.

En octobre de la même année, ce quai a été abattu au ras des basses-eaux et reconstruit sur une longueur de 110 pieds, sa nouvelle largeur variant de 12 à 37 pieds. L'ensemble de l'ouvrage, exécuté à la journée, a été achevé le 31 octobre 1905 et ouvert immédiatement au trafic. Coût de la reconstruction, $1,996.16.

En juin et juillet 1907, on a construit un entrepôt de 30 pieds sur 20 en cloisons détachables, de manière à pouvoir être facilement enlevé chaque automne.

La dépense pendant l'exercice clos le 31 mars 1908 a été de $638.69.

PORT DE QUÉBEC.

En 1902, on décida de construire, dans la direction du nord, un prolongement au brise-lames construit nombre d'années auparavant sur le front du port de Québec.

Le prolongement consiste en un encaissement en bois, reposant sur une fondation en pierres brutes, avec une superstructure en béton de 21 pieds de hauteur entre le niveau de 3 pieds au-dessus des basses mers du printemps jusqu'à celui de 6 pieds au-dessus des hautes mers à la même époque. Le tirant d'eau disponible sur la face extérieure de l'ouvrage sera de 42 pieds à marée basse.

La longueur du prolongement est de 1,460 pieds sur la face donnant sur la rivière; il comprend, en outre, une partie en retour de 200 pieds à son extrémité nord. La partie postérieure de l'encaissement et du mur en béton est remplie avec des déblais provenant du dragage, sur une largeur de 150 pieds.

Le travail s'exécute selon quatre différents contrats signés avec E. Dussault et Cie, de Lévis, Qué., pour la somme globale de $770,389.75. Le premier contrat a été signé le 8 mai 1903, et le dernier le 30 mars 1906.

A la fin de l'exercice 1907, on a dragué les emplacements destinés aux encaissements et ceux-ci ont été tous, sauf un seul, immergés, et entièrement chargés.

Pendant l'exercice 1907-8, on a immergé le dernier encaissement et construit la superstructure en béton sur une longueur de 700 pieds, y compris les 200 pieds du mur de retour; on a aussi exhaussé le remplage jusqu'au niveau des hautes marées du printemps.

L'ouvrage est maintenant utilisé en partie pour le débarquement des passagers et des marchandises transportées par les paquebots *Empress* de la compagnie de Navigation du Pacifique-Canadien.

La dépense pour l'exercice le 30 mars 1908 a été de $187,038.52.

L'ouvrage est maintenant presque achevé.

QUÉBEC (QUAI DE LA DOUANE).

La partie supérieure du quai de la douane a été complètement refaite. Le travail a consisté dans le remplacement des pièces de parement, des longrines et des traversines, sur cinq étages. On a remis à neuf le revêtement et le planchéiage et posé un nouveau garde-fou.

La dépense pour l'exercice 1907-8 s'élève à $1,051.31.

REPENTIGNY.

Repentigny est un village avec bureau de poste, dans le comté de l'Assomption, sur la fleuve Saint-Laurent, à 17 milles au nord-est de Montréal.

Le 10 août 1904, un contrat a été signé entre la Couronne et les Frères Lachance, d'Ottawa, pour la construction d'un quai vis-à-vis de la propriété Juneau, à environ ⅓ de mille du village, au prix de $10,975. L'ouvrage devait se composer de:

Un massif de tête en encaissement à revêtement jointif de 73 pieds 6 pouces de long sur 40 de large et 19 de haut, permettant un tirant d'eau de 7 pieds 3 pouces.

Un abord en encaissement à revêtement jointif, attenant au massif de tête, de 230 pieds de long sur 16 de large.

Un abord en pierre, de 435 pieds de long sur 18 de large au sommet, avec des rampes de 1 dans 1 sur chaque côté, le tout formant une longueur de 705 pieds.

Dans le but d'établir le quai projeté le plus près possible du centre du village, on a changé son emplacement et on a choisi le terrain situé vis-à-vis la propriété de Télésphore Thouin. Cela entraînait l'allongement de l'abord en pierres de 435 pieds à 748, et celui de l'ensemble de l'ouvrage de 705 pieds à 1,018. Les autres dimensions demeurant les mêmes. Une convention additionnelle fut faite en décembre avec les entrepreneurs, qui acceptèrent la modification moyennant une augmentation de $5,039 sur les prix du devis primitif.

Le travail fut commencé en janvier 1905, et suspendu à la fin de mars de la même année à cause de la crue des eaux. A ce moment, l'abord en pierres était achevé aux deux tiers et l'abord en encaissement construit jusqu'à une hauteur moyenne de 6 pieds et entièrement chargé. La dépense en 1904-5 a été de $6,498.95.

La construction fut remise en état dans le mois de septembre suivant. A la fin de juin 1905, le massif de tête et l'abord en encaissement furent achevés, sauf les deux dernières rangées de charpente et le planchéiage. L'abord en pierres pouvait être complété avec 60 toises de pierres perdues sur ses deux faces. Dépense pour 1905-6, $5,330.50.

A la fin de l'exercice 1906-7, 92 pour 100 de l'ouvrage était achevé. En octobre, par suite de la mise en place supplémentaire du massif de tête et de l'abord en encaissement, une somme additionnelle de $2,631.69 fut portée au crédit des entrepreneurs. Total payé pendant l'année, y compris les appointements de l'inspecteur, $4,997.19.

Pendant le dernier exercice, un autre bonus a été accordé aux entrepreneurs pour mise en place supplémentaire de l'abord en pierres, ce qui a porté la dépense totale de l'année à $3,231.50. A la fin de mars 1908, 97 pour 100 de l'ouvrage était achevé.

RIGAUD.

Rigaud, village avec bureau de poste et seigneurie, dans le comté de Vaudreuil, sur la rivière à la Graisse, à 2 milles au sud du quai, escale sur la rivière Ottawa, est aussi une station de la ligne du C.P.R., (ligne courte d'Ottawa à Montréal) à 18 milles au nord-ouest de Vaudreuil et à 41 milles à l'ouest de Montréal. Il est à 8 milles à l'est de Saint-Eugène, Ont., sur la même ligne, et à 75 milles à l'est d'Ottawa.

Pendant l'été de 1907, la Couronne a acheté du capitaine Mallette un quai construit en 1890 et situé sur la rive est de la rivière à la Graisse, à quelques 200 pieds en amont du pont du C.P.R., pour la somme de $3,000.

C'est une construction en encaissement à revêtement jointif de 133 pieds de long, parallèle au courant, de 15 pieds de haut, permettant un tirant d'eau de 7 pieds aux eaux les plus basses, et chargé de pierres et de gravier. Le chemin d'accès et le terrain attenant au quai ont une longueur de 115 pieds du côté de la grand'route et de 133 pieds le long du quai sur une longueur de 140 pieds. On y trouve un entrepôt en bois à deux étages, sur fondations en maçonnerie, de 90 pieds de long sur 40 de large.

En juillet et octobre de la même année, on a fait de menues réparations à l'entrepôt, au montant de $48.85.

Dépense totale en 1907-8, $3,102.50.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 180 milles en aval de Québec. Sa population est d'environ 3,000 âmes. C'est une station importante sur la ligne du chemin de fer Intercolonial; c'est là également que se fait le transbordement de la poste des paquebots au chemin de fer. Le port offre un bon abri aux navires de tonnage moyen.

Les marées de printemps montent à 16 pieds; les marées basses sont à 9 pieds.

L'élargissement, les réparations et autres travaux d'amélioration entrepris en mai 1904 ont été continués et presque entièrement achevés pendant l'exercice 1907-8. On a aussi exécuté les travaux suivants:

Un encaissement de 838 pieds de long, 22 de large et 18 de hauteur moyenne a été construit sur le côté est du quai, dans la direction du rivage Il a été achevé sur toute sa longueur et chargé de pierres. Ce nouvel ouvrage, qui est à claire-voie, a été doublé avec de l'orme et du bouleau de 6 pouces d'épaisseur, les madriers étant enfoncés dans le sol à une profondeur de 3 à 5 pieds.

A l'extrémité de terre, pour compléter l'élargissement du quai, on a construit une terrasse de 144 pieds de long sur 4 de haut, et on l'a planchéiée avec de l'épinette de 3 pouces d'épaisseur On a également bâti à angle droit avec le quai, près de l'extrémité de terre, une cale de 42 pieds de long sur 11 de large. Le quai a maintenant 40 pieds de large sur toute sa longueur. A son extrémité extérieure, afin de pouvoir établir une voie de garage pour les wagons, on a nivelé et exhaussé le plancher à une hauteur moyenne de 5 pouces, sur une surface de 13,000 pieds carrés. Celui compris entre les rails de la voie de garage et ceux de la ligne principale a été doublé en planches d'épinette de 3 pouces d'épaisseur, sur une surface de 5,300 pieds carrés. Le quai entourant le hangar à charbon sur environ 800 pieds carrés a été refait sur une hauteur de 4 pieds et on y a posé un nouveau plancher. Sur la face est de l'extrémité extérieure, et sur une longueur de 80 pieds, on a placé des pilots jointifs en épinette de 10 pouces sur 10, hauts de 30 pieds et enfoncés dans le sol de 10 pieds. On a aussi doublé une hauteur de 77 pieds en pilots d'orme de 5 pouces d'épaisseur, 26 pieds de haut et enfoncés de 10 pieds. Enfin on a posé 28 poteaux de 30 pieds de long sur le quai pour servir de supports à l'installation d'éclairage électrique. Ces travaux ont été faits à la journée.

Aux termes d'un contrat en date du 16 septembre 1906, le "Crédit municipal canadien" a fait poser sur le quai de Rimouski un système d'éclairage électrique composé de quelque 35 lampes de 32 bougies. Ces lampes ont été disposées de manière à fournir un rendement maximum en facilitant grandement le transbordement des matières postales pendant la nuit.

L'installation a coûté $283.

La dépense pendant l'exercice s'est élevée à $29,647.60.

Dragage.

Le 2 juillet 1907, un contrat a été signé avec la "Compagnie générale de construction", de Montréal, pour des travaux de dragage à effectuer au quai de Rimouski.

Ce dragage était nécessaire pour améliorer le service du concessionnaire du transport des matières postales et pour permettre à son navire de charger et de décharger les sacs de dépêches à n'importe quel moment de la marée.

On mit trois dragues en fonctionnement, mais, à cause du mauvais temps et de la défectuosité des installations, on ne fit que peu de progrès. On enleva en tout 16,978 yards cubes de déblais, et, de ce chef, la dépense s'est élevée à $11,300.87.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Estacades de Saint-Jean.

Saint-Jean, ville délicieusement située, est le chef-lieu du district d'Iberville, sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal.

Dans le but de donner des facilités indispensables aux bateaux passant sous le pont tournant du chemin de fer *Vermont Central*, à Saint-Jean, on a construit une estacade.

Cet ouvrage a une longueur de 350 pieds sur 4 pieds de large, et est amarré à des faisceaux de 6 pieux chaque, enfoncés tous les 50 pieds à 15 pieds dans le sol, sauf celui d'amont, qui comprend 10 pieux et est protégé contre les glaces par une plaque d'acier de 6 pieds sur 6 et de ⅛ de pouce d'épaisseur. Les pieux de chaque faisceau sont solidement réunis par des boulons à vis. L'estacade permet un tirant d'eau de 9 pieds à l'eau haute maximum. Le bois employé dans la construction est de la pruche de 12 x 12 pouces pour l'estacade et du pin rond et du chêne de 12 pouces à l'about pour les pieux. L'ouvrage a été commencé en novembre et achevé en avril 1901, au coût de $1,504.45.

Pendant le printemps de 1904, la tête et deux faisceaux intermédiaires de pieux ont été brisés par la glace, qui a aussi fortement endommagé l'estacade. En remplacement du faisceau de tête, on a construit, pour amarrer l'estacade, un brise-lames en encaissement à revêtement jointif, de 20 pieds sur 12 et 18 de hauteur; on a remplacé les deux faisceaux de pieux brisés, et réparé ainsi que doublé diagonalement l'estacade en planches de pin de 3 pouces. Le travail a été exécuté à la journée, jusqu'aux 30 juin, au prix de $1,259.88.

En 1904-5, on a fait pour $206.64 de menues réparations aux faisceaux et à l'estacade.

En mars 1907, on a aussi reconstruit entièrement le quatrième brise-glace, en encaissement à revêtement jointif soigneusement chargé de pierres. Cet ouvrage a 12 pieds sur 15, une hauteur de 10½ pieds au-dessus du sol, et 3 pieds 9 pouces sur 12 pieds au sommet; sa face d'amont a une pente de 1½ dans 1, est doublée en épinette de 8 pouces, et ses angles sont recouverts en plaques d'acier de ⅜ de pouce. Coût, $730.91.

Pendant l'automne dernier, la partie amont de l'estacade a mieux flotté, grâce à l'adjonction de billes de cèdre accolées dessous et à travers les pièces de pruche de 12 × 12 pouces, et solidement boulonnés avec elles. On a aussi acheté de la pierre.

Dépense, $1,351.35.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS À RICHMOND.

Richmond, ville en progrès, dans le comté de Richmon, est située sur la rive est de la rivière Saint-François. Sur l'autre rive se trouve le village de Melbourne, sorte de faubourg de Richemond, relié à cette dernière ville par un pont.

Pendant les débordements de la rivière au printemps, et presque chaque année, la ville de Richmond est inondée jusqu'à une hauteur de 5 à 6 pieds, à cause des amas de glaces formés dans la rivière Saint-François, à l'endroit connu sous le nom de "Narrows". Dans le but de prévenir la formation de ces amas de glaces et les inondations qui en sont la conséquence, on a décidé de construire 4 brise-glaces, trois en amont des "Narrows" et un en aval, vis-à-vis de la pile du pont municipal. En décembre 1902, un contrat a été signé pour la construction des 4 brise-glaces, au montant de $10,317. Les travaux ont été commencés en février 1903 et achevés en décembre de la même année.

Plus tard, on décida de construire 4 brise-glaces supplémentaires, à 150 pieds en amont d'un barrage sur la rivière Saint-François, à environ 2,000 pieds en amont du pont. Dans ce but, un contrat fut signé avec les mêmes entrepreneurs, le 28 septembre 1903, pour la construction de ces ouvrages en encaissement à revêtement jointif, de 18 × 12, sur une hauteur de 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau, entièrement chargés, au montant de $4,000. Les travaux ont été achevés en décembre de la même année.

En juin 1904, les faces inclinées de quatre brise-glaces ont été doublées avec des plaques d'acier de $\frac{3}{16}$ de pouce, et les angles amont des quatre brise-glaces au-dessus du barrage avec des plaques d'acier de $\frac{1}{4}$ de pouce, le tout au prix de $628.91.

En mars 1907, les 3 brise-glaces en amont des "Narrows" ont été redoublés du côté nord-est, avec des madriers de pin de 3 pouces d'épaisseur et renforcés du côté sud-ouest avec quelque 260 yards cubes de pierre.

En novembre 1907, on a commencé à faire sauter la pointe de rocher située sur la rive de Melbourne, à 150 pieds au-dessous de la culée du pont municipal, sur une longueur de 200 pieds et une largeur d'environ 50. Ce travail aura pour résultat de renforcer le courant de la rivière Saint-François et de fournir des matériaux destinés à mieux protéger les trois brise-glaces en amont des "Narrows". Le travail a été achevé le 23 du même mois au prix de $1,565.82.

RIVIÈRE À LA PIPE.

Rivière à la Pipe est un petit village sur la rive nord du lac Saint-Jean, à l'embouchure de la rivière du même nom, et à 7 milles au nord de la Grande Décharge.

Le quai se trouve sur le lot n° 118, canton Taillon, à environ un mille à l'ouest de Rivière à la Pipe. Il est construit dans la direction du sud à environ 75 pieds du rivage, sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 25, et permet un tirant d'eau de 8 pieds au niveau moyen d'été du lac Saint-Jean.

Il a été construit, en 1897-98, en encaissement à revêtement jointif d'une hauteur de 18 pieds et a actuellement 25 pieds de haut.

Le gouvernement de Québec a construit une bonne chaussée entre la grande route et le quai actuel, sur une longueur de 2 milles.

En 1899, on a bâti un prolongement de 50 pieds de long sur 30 de large, à l'extrémité du quai, pour en faciliter l'accès.

En 1900, le massif extérieur a été exhaussé de 5 pieds, doublé sur une longueur de 120 pieds et recouvert en madriers neufs; on a aussi posé 35 toises de pierres dans l'ouvrage.

En 1905-6, on a acheté une certaine quantité de bois en vue du prolongement du quai, et l'appontement extérieur, de 40 pieds sur 25, a été enlevé et mis en place de manière à former l'extrémité extérieure du quai. Deux encaissements de 20 pieds par 25 ont été construits à 25 pieds de l'ancien ouvrage et à une égale distance l'un de l'autre.

Montant des dépenses de l'année, $4,145.99.

Pendant l'exercice 1906-7, l'un des deux encaissements ayant été déplacé par la glace, on a dû le reconstruire en partie.

Une partie du quai près de l'extrémité de terre a été aussi endommagée par la glace sur une longueur de 30 pieds.

On a construit un troisième encaissement ainsi que la superstructure des deux autres.

Pendant l'exercice 1907-8, on a mis en place un appontement de 73 pieds sur 30, et continué la construction de sa superstructure, ainsi que celle du troisième encaissement et du massif extérieur. L'ouvrage est en encaissement à claire-voie avec un revêtement extérieur en bois rond; le tout est entièrement chargé.

Montant des dépenses annuelles, $3,994.71.

RIVIÈRE BLANCHE.

On a dépensé la somme de $100 pour fermer un escalier sur le massif extérieur du quai; on l'a comblé avec du bois et des pierres et on l'a planchéié, cet escalier n'avait aucune utilité pour la navigation et nuisait à la circulation sur le quai.

RIVIÈRE BLONDELLE.

C'est une petite rivière, tributaire du fleuve Saint-Laurent, située dans la paroisse de Saint-Joachim, comté de Montmorency.

Cette rivière est navigable pour les petits navires à voiles employés au transport du bois.

Pendant l'exercice on a rectifié deux coudes très nuisibles à la navigation.

La dépense pour l'exercice 1907-8 s'est élevée à $2,152.23.

ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Cette écluse est située à Poupore, sur la rivière du Lièvre, à 12 milles en amont de Buckingham, dans le comté de Labelle. Elle a été construite pour franchir les Petits Rapides à cet endroit et pour faire disparaître les Longs Rapides, à 11 milles plus haut sur la rivière, ce qui permet une navigation continue jusqu'aux Hautes-Chutes, soit sur une longueur de 24 milles. Cette voie de communication fluviale est indispensable aux colons de la partie supérieure de la rivière du Lièvre qui n'ont aucune facilité de transport par chemin de fer, mais seulement une médiocre grand'-route ouverte il y a quelques années. (Les détails complets de la construction, de la reconstruction et des améliorations se trouvent dans les rapports des exercices 1899, 1900, 1905-6 et 1906-7.)

L'écluse qui avait été endommagée par le grand éboulement du 11 octobre 1903, a été réparée et améliorée d'août à octobre 1907 au prix d'ensemble de $4,000.

L'ancien bâtardeau à madriers de retenue a été renforcé à nouveau, doublé et garni de terre glaise battue. Le sas a été vidé, les portes d'aval remises en place, nettoyées et réparées et celles d'amont ajustées. Leur système de manœuvre a été changé, depuis les chaînes dans les puits du fond jusqu'aux bras du sommet. On a peint toute la charpente de bois ou de métal, réparé la maçonnerie et refait les joints, ajouté une défense en chêne pour garantir le mur d'appui contre le choc des navires, et posé une cloison en bois en travers du fond pour réparer le bassin de la porte d'aval. En mars 1908, on a fait quelques menues réparations au revêtement du barrage.

A l'ouverture de la navigation en mai 1907, les chemins de portage, conservés depuis l'éboulement ont été abandonnés, et on a construit un débarcadère provisoire à environ ¼ de mille en aval de l'écluse, au point de départ de la navigation à cette époque. La partie du chenal draguée a été balisée et le transport des passagers et des

marchandises a été suspendu jusqu'à la fin de septembre, époque à laquelle l'écluse a été rouverte à la navigation.

La drague n° 2 a repris ses opérations en juillet. On a d'abord construit un bassin de virage au débarcadère provisoire, puis on a pratiqué une tranchée à travers les éboulis pour atteindre l'écluse. Les débris, qui avaient été retirés à bras hors du sas et enfouis sous le bâtardeau, ont été enlevés. La drague a été éclusée le 17 septembre et a travaillé jusqu'au 5 octobre, enlevant les débris de l'éboulement du chenal en amont de l'écluse.

Dépense totale pour l'exercice clos le 31 mars 1908, y compris le dragage, $10,900.60.

RIVIÈRE-DU-LOUP.

Rivière-du-Loup, ou Fraserville, est le chef-lieu du comté de Témiscouata. Il est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 115 milles en aval de Québec.

C'est une florissante petite ville de 5,000 habitants, renfermant plusieurs manufactures, y compris deux fabriques de pulpe.

La pointe de la Rivière-du-Loup, où le quai est situé, est distante de deux milles du village; c'est l'une des stations estivales les mieux conuues et les plus fréquentées du Saint-Laurent.

Les marées du printemps montent à 19 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

Pendant le dernier exercice, on a fait au quai de Rivière-du-Loup les importantes réparations suivantes: toute la superstructure du massif de tête, soit une surface de 15,770 pieds carrés qui était détériorée et hors d'usage, a été renouvelée sur une hauteur variant de 4 à 6 pieds; les salles d'attente, les entrepôts et le phare ont été exhaussés de 15 pouces; et toute la surface portée à niveau.

En partant du massif de tête, dans la direction de terre, et sur une longueur de 160 pieds par 30, soit la largeur totale du quai, la superstructure a été aussi remise à neuf sur une hauteur de 5 pieds, et tous les bois de charpente ont été remplacés. La charpente en bois de la face est du quai a été doublée en épinette de 5 pouces d'épaisseur sur une surface de 10,100 pieds carrés; on a posé quatre escaliers aux endroits nécessaires.

Les lisses et les pieux d'amarrage, en partie remplacés, ont été peinturés.

La clôture en fil de fer entourant le terrain du gouvernement et qui avait été détruite par l'incendie a été rétablie sur une longueur de 200 pieds. On a fait de menues réparations à tout le planchéiage et aux bâtiments élevés sur la tête du quai.

Ses travaux ont été exécutés à la journée pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, et ont coûté $7,998.04.

RIVIÈRE GIRARD.

On a construit un petit quai sur le côté est de l'embouchure de la Rivière Girard, à environ 1½ mille en aval de l'église de l'Isle Verte. Les dimensions sont de 160 pieds de long et 12 de large sur une hauteur moyenne de 8 pieds.

Comme Rivière Girard est un centre important de l'industrie du varech, ce petit débarcadère lui sera d'un grand secours.

La dépense a été de $1,499.28.

RIVIÈRE OUELLE.

Le quai est situé la pointe aux Orignaux, à 5 milles de distance du village de Rivière Ouelle, dans le comté de Kamouaska, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de Murray-Bay.

Un embranchement du chemin de fer Intercolonial, allant de la station de Rivière Ouelle à l'extrémité extérieure du quai, permet la correspondance avec un vapeur qui

traverse le Saint-Laurent plusieurs fois par jour pendant la belle saison, faisant escale à Murray-Bay et à d'autres endroits de la rive nord. En hiver, il existe aussi un service quotidien.

Les marées de printemps montent à 20 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

Le 5 janvier 1906, un contrat a été signé avec MM. Geo. Saint-Pierre et Cie pour la construction d'un éperon à l'extrémité ouest du massif de tête; le travail a été entrepris et presque achevé durant les 9 mois de l'exercice se terminant le 31 mars 1907. L'encaissement a 50 pieds de long, 33 de large et 41 de haut; il est construit en bois rond de 13 pouces de diamètre à son extrémité la plus étroite. A partir du niveau de 3 pieds au-dessous des basses marées du printemps, les flancs et l'extrémité extérieure sont revêtus de béton de 18 pouces d'épaisseur, garni d'un talus d'une pente de 1.25 dans 12. L'ouvrage a pour but de protéger contre les glaces le bac lorsqu'il est amarré à l'extrémité extérieure. Le montant du contrat a été de $7,745.

Pendant l'exercice 1907-8, l'éperon a été acevé.

On a aussi payé $529.28 pour du merisier acheté l'année précédente et destiné au revêtement de la face ouest du quai.

En octobre, on a fait quelques réparations à la voie ferrée et au planchéiage du quai, au prix de $299.96.

Une balustrade ou garde-fou a été construite sur la nouvelle section du quai, pour la sécurité des passagers pendant l'hiver, et on a également fait quelques menues répaations à la cale mobile et au revêtement de l'extrémité extérieure du quai, au prix de $134.40.

La dépense totale pour l'exercice clos le 31 mars 1906 a été de $4,411.24.

RIVIÈRE OUELLE—DRAGAGE.

Il a fallu dragué l'entourage du quai à Rivière Ouelle, pour permettre au vapeur *Champlain*, qui fait le service quotidien entre Rivière Ouelle et Murray-Bay, d'accoster et de s'amarrer au quai en tout temps pendant l'été et pendant l'hiver.

Le 2 juillet 1907, on a signé un contrat avec la "Compagnie de constructions générales", de Montréal, pour exécuter ces travaux.

Pendant juillet, août et septembre, on a enlevé 35,925 yards cubes de déblais, consistant en argile mêlée de pierres.

Actuellement, le travail a grandement progressé et l'on peut disposer de plus forts tirants d'eau le long des faces et à l'extrémité extérieure du quai.

La dépense encourue pour ce dragage de la rivière Ouelle, pendant l'exercice 1907-8, a été de $24,923.25.

ROBERVAL.

La ville de Roberval, comté de Chicoutimi, est bâtie sur la rive est de la rivière Ouichouanish, près de son embouchure, sur la rive du du lac Saint-John, à 200 milles à l'est de la ville de Québec. C'est le terminus nord de l'embranchement de Roberval sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, qui rejoint la ligne principale à la station de Chambord.

En 1892-3, le ministère a acheté de H. G. Beemer, pour la somme de $750, en même temps que le droit de passage à la grand'route, un massif isolé en encaissement, de 75 pieds sur 30. que le vendeur avait construit à l'embouchure de la rivière, à 425 pieds du bord du lac.

En 1892-3 et 1893-4, ce massif a été relié au rivage par un abord de 425 pieds de long sur 25 de large, au prix de $5,469.06.

En 1894-5, on a ajouté un massif de tête parallèle au rivage, de 50 pieds sur 30 et 30 de hauteur, avec une cale à son extrémité extérieure, et on a approfondi et élargi l'entrée du port. Dépense, $4,200.41.

En 1897-8, un massif en encaissement de 75 pieds sur 25 a été mis en place contre l'encaissement acheté de M. Beemer, pour élargir cette partie du quai jusqu'à 50 pieds.

Montant dépensé: $715.86.

En 1899, le quai a été incendié et reconstruit en 1900-01 sur une longueur de 500 pieds, une largeur de 30 et une hauteur de 23. On a construit sur le quai une salle d'attente de 15 pieds sur 18 et un entrepôt de 15 pieds sur 28.

Montant dépensé: $9,747.82.

En 1902-3, la tête du quai a été élargie de 15 pieds sur le côté sud, sur une longueur de 60 pieds par la construction d'un massif en encaissement. De ce massif, un ouvrage sur chevalets a été bâti jusqu'au rivage.

Montant dépensé: $4,577.11.

Pendant l'exercice 1903-4, la plus grande partie de l'ouvrage sur chevalets construit l'année précédente a été planchéiée en bois de 3 pouces, et des solives ont été posés entre l'ouvrage sur chevalets et le quai, reposant sur des lisses de 12 x 12 pouces.

La dépense a été de $653.45.

Pendant l'exercice 1905-6, on a complété le planchéiage de l'ouvrage sur chevalets commencé en 1903-4.

Dépense pour l'année, $585.28.

Pendant l'année, le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean a construit une voie sur le quai à partir de sa ligne.

Pendant l'exercice 1907-8, le travail a consisté dans la réfection du plancher du quai et dans des réparations générales.

Montant dépensé, $1,000.91.

SAINT-ALEXIS DE GRANDE BAIE.

Saint-Alexis de Grande Baie se trouve sur la rive sud de la baie des Ha! Ha!, sur la rivière Saguenay, à environ 63 milles de son embouchure.

Pendant l'exercice 1907-8, on a réparé le plancher.

Montant dépensé, $984.23.

Le quai, commencé en 1899 et terminé en 1905, a 1,565 pieds de long sur 25 de large; 580 pieds sont construits en encaissement, le reste en massifs et travées.

SAINT-ANDRÉ.

Le village de Saint-André, comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 15 milles à l'ouest de Rivière-du-Loup et à 100 milles en bas de Québec.

Cet endroit est assez fréquenté comme station estivale; il possède une fonderie et une importante manufacture de machines.

Les marées du printemps montent à 19 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

Le quai appartenant au ministère des Travaux publics se compose d'une levée de terre de 850 pieds de long et d'une hauteur moyenne de 6 pieds, et de 9 piliers reliés par des plates-formes de 30 pieds de travée.

En 1902-3, l'abord en terre du quai a été réparé et grandement amélioré. En 1904, on a bâti une annexe au quai de 80 pieds de long sur 26 de large et 18 de haut.

En 1905-06, on a construit un autre prolongement de 100 pieds de long, 30 de large et 20 de haut. Une cale de 45 pieds de long a été établie près de l'extrémité intérieure du quai. Le planchéiage et les longerons ont été remplacés sur une longueur de 332 pieds et une largeur de 24; on a aussi remplacé 664 pieds de lisses.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1907, les réparations au plancher commencées l'années précédente ont été continuées et achevées. Pour la réfection des longerons et du plancher, on a employé 1,182 pieds d'épinette de 10 pouces carrés et 13,139 pieds B.M. de madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur.

On a également posé une certaine quantité de gravier sur l'abord en terre du quai et remplacé sur 500 pieds de longueur les lisses en bois.

La dépense pour cette année s'est élevée à $1,096.28.

En 1907-8, on a construit un nouveau prolongement au quai de 100 pieds de long, 30 de large et d'une hauteur moyenne de 21 pieds. L'ouvrage est à revêtement jointif, solidement bâti avec des poteaux verticaux à chaque 20 pieds, boulonné à vis sur la charpente des faces, et soigneusement chargé de pierres.

Outre cette construction, on a exécuté les travaux suivants: la chaussée conduisant de la grand'route à l'abord du quai, soit sur une distance de 300 pieds, a été réparée et couverte avec une couche de gravier de 12 pouces d'épaisseur.

Deux ouvertures de 25 pieds par 15, situées entre les piliers du quai ont été bouchés au moyen d'un petit encaissement partiellement rempli de pierres.

La dépense totale s'est élevée à $6,398.93.

Les travaux ont été exécutés à la journée pendant les mois d'août, septembre, octobre et novembre.

SAINT-ANDRÉ.

Saint-André, comté d'Argenteuil, est situé sur la rivière du Nord, à 2¾ milles de l'Ottawa. Il a une population de 1,200 âmes, mais le district compte de 5,000 à 6,000 habitants, en y comprenant la ville de Lachute, à 7 milles au nord, sur le C.P.R.

Le 21 août 1907, un contrat a été signé avec Chas. E. Ladouceur pour la construction d'un débarcadère provisoire, au montant global de $200. L'ouvrage consiste en: une tête de débarcadère de 23 pieds sur 12, permettant un tirant d'eau de 7 pieds, et construit sur chevalets; un abord de 29 pieds sur 12 et de construction semblable et un entrepôt de 25 pieds sur 12½.

Dépense pendant l'exercice 1907-8, $200.

SAINTE-ANGÈLE DE LAVAL (DOUCET'S LANDING).

Sainte-Angèle de Laval est un village avec bureau de poste et une paroisse dans le comté de Nicolet, sur le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis de Trois-Rivières et près de Doucet's-Landing, sur l'embranchement de Trois-Rivières du chemin de fer du Grand-Tronc se dirigeant vers Victoriaville et Arthabaska.

Le 8 février 1907, un contrat a été signé entre la Couronne et le capitaine Napoléon Bourgeois, de Sainte-Angèle, pour la construction de:—

Un massif de tête en pilotis, de 85½ pieds sur 64 pieds 3 pouces, et d'une hauteur de 23 pieds 3 pouces permettant un tirant d'eau de 12 pieds aux eaux basses.

Un abord en pilotis, de 72½ pieds de long sur 20 de large pour les premiers 60 pieds 6 pouces à partir de l'abord en pierre, et s'élargissant jusqu'à 37 pieds à son intersection avec le massif de tête.

Un abord en pierre de 26½ pieds de long sur 20 de large au sommet avec des rampes de 1 dans 1 sur les deux côtés. Montant du contrat, $4,911.55.

Un droit de passage, de 30 pieds de large et environ 460 de long, conduisant de la grand'route au rivage, a été acheté de la succession Thibodeau au prix de $400.

Le travail a été commencé à la mi-juillet. Le 31 mars 1908, la construction était achevée sauf l'abord en pierre.

Dépense totale de l'an dernier, $5,500.25.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Le village de Sainte-Anne de la Pocatière, comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 74 milles en bas de Québec.

Les marées du printemps montent à 20 pieds; les marées basses sont à 12 pieds.

Le quai se composait d'un abord en terre et pierres, et de douze massifs de 20 pieds carrés, reliés par des plate-formes de 25 pieds de portée.

Pendant l'hiver de 1902, ce quai a été presque entièrement détruit par une poussée des glaces. En 1903, on a dépensé $70.15 pour recueillir et mettre en sûreté les pièces de bois brisées du quai. La reconstruction a commencé en mai 1904. A la fin de l'exercice 1903-4, le tiers environ du quai était rebâti et on avait acheté et payé à peu près la quantité de bois nécessaire pour compléter l'ouvrage. Les dépenses se sont élevées à $4,280.70.

En 1904-5, on continua la reconstruction; les nouveaux encaissements furent rebâtis plus solidement et selon de plus grandes dimensions que précédemment, soit de 30 pieds sur 20 au lieu de 20 pieds carrés. On a comblé deux ouvertures près de l'extrémité extérieure et construit un escalier sur la face est du quai; les angles de tous les massifs ont été doublés en épinette de 6 pouces d'épaisseur.

La dépense pour cette année s'est élevée à $4,600.72.

En août et septembre 1905, on a refait l'abord du quai construit en terre et en pierre et qui était exposé à être désagrégé chaque printemps par les vagues. On l'a muni de faces en bois et de traversines, et chargé de terre. Il a une longueur d'environ 500 pieds sur une hauteur moyenne de 5 pids.

La dépense pour l'exercice 1906-7 s'est élevée à $1,199.15.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a construit un prolongement au quai de 100 pieds de long sur 30 de large et d'une hauteur moyenne de 19 pieds. L'encaissement est à revêtement jointif, solidement maintenu par des poteaux verticaux à chaque 20 pieds, boulonnés à vis sur la charpente des faces et soigneusement chargé de pierres. Pour donner un abri plus complet aux goélettes amarrées sur la face est du quai, le prolongement a été placé de biais avec la direction générale de cet ouvrage, et dirigé vers l'est. Le travail a été exécuté à la journée pendant les mois d'août, septembre et octobre; la dépense s'est élevée à $5,499.12.

SAINTE-ANNE DES MONTS.

La rivière Sainte-Anne se jette dans le Saint-Laurent à l'extrémité ouest du village de Sainte-Anne des Monts, l'un des plus anciens et des plus importants établissements de la presqu'île de Gaspé, à quelque cent milles en aval de la station la plus rapprochée, Petit-Métis.

Plusieurs scieries y sont en fonctionnement.

En juin 1906, on a acheté des matériaux supplémentaires et exécuté certains travaux en vue des améliorations projetées à l'embouchure de la rivière.

L'encaissement extérieur, de 50 pieds sur 22 au sommet, avec un talus de pente de 1 pour 8, a été construit jusqu'à son couronnement, permettant un tirant d'eau de 5 pieds à marée basse.

Dans la rivière, l'ouvrage de défense du côté est était déjà construit sur une longueur de 205 pieds lorsqu'une violente inondation vint balayer trois cents pieds de la barre de sable à gauche du dit ouvrage de défense, qui d'ailleurs ne fut avarié en aucune façon bien qu'incomplètement construit à cette époque.

Il fallut en bâtir un provisoire pour garantir le talus situé à l'est de l'ouvrage permanent.

Pendant le dernier exercice, on a construit 400 pieds de la jetée de défense, et mis en place dans le chenal un encaissement de 40 pieds élevé de 2 pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

Dépenses, $5,667.14.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Cette paroisse est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 72 milles en amont de Tadousac et vis-à-vis de la ville de Chicoutimi.

Les marées du printemps montent à 17 pieds; les marées basses sont à 9 pieds.

Le quai, commencé en 1889 et complété en 1892, a maintenant 475 pieds de long, 30 de large sur les premiers 130 pieds en partant du rivage, 27 sur les 325 pieds sui-

vants et 100 sur les 30 derniers. Sa hauteur est de 28½ pieds au-dessus du fond de la rivière, à son extrémité extérieure, ce qui permet un tirant d'eau de 7½ pieds aux basses eaux extrêmes du printemps.

Pendant le dernier exercice, le plancher du quai a été renouvelé en partie, au prix de $1,033.65.

SAINT-BLAISE.

Saint-Blaise est un village du comté de Saint-Jean, sur la rivière Richelieu, à 4 milles de Saint-Jean.

En mai 1905, dans le but de faciliter l'important trafic de foin, de beurre et de fromage de cette localité, on a commencé à construire un quai. Le travail a consisté dans le dragage d'une tranchée d'environ 1,000 pieds de long depuis le rivage du chenal principal, sur une largeur de 50 pieds et une profondeur de 6 pieds au-dessous du niveau extrême des eaux basses. Le long de cette tranchée et à partir du rivage, se trouve une rangée de pilots jointifs de 175 pieds de long, avec un ouvrage en retour de 27 pieds à son extrémité extérieure, et un terre-plein en amont de 25 pieds, en terre et pierres, dont le côté d'amont est en pente de 1 dans 1, garni de pierres perdues depuis la tête du quai. Ces pilots ont été recépés à 5 pieds au-dessus des eaux basses, et on plaça une lisse à leur sommet et des doubles défenses sur leur front; ils sont maintenus à chaque 5 pieds par une série de pilots à substructure scellés dans le béton, placés à 12½ pieds en arrière, les deux rangées se trouvant solidement reliés par des boulons d'ancrage en fer de 1½ pouce et de 16 pieds de long. Une partie des déblais provenant du dragage a été utilisée pour du remplage en amont des pilots des faces. L'abord en pierres a 487 pieds de long et 16 de large au sommet avec des faces d'une pente de 1 dans 1 et 2 aqueducs de 20 pieds. Le chemin d'accès conduisant de la grand'route au quai a 2,000 pieds de long et 25 de large.

A la fin de juin 1905, le travail avait coûté $30.10.

En juillet et août 1905, on avait mis en place les lisses et les défenses et complété presque entièrement le remplace du massif de tête. Environ les trois quarts de la quantité nécessaire de pierres pour la construction de l'abord ont été achetés et mis en place. Dépense, $1,490.75.

Pendant l'automne de 1907, la construction a été achevé au montant supplémentaire de $788.30.

SAINT-BONAVENTURE.

La paroisse de Saint-Bonaventure, située à l'embouchure de la rivière du même nom, est le centre commercial le plus important sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs.

Le 29 janvier 1908, un contrat a été signé avec MM. Alphonse Noël et N. H. Roy pour la construction d'une digue de 1,200 pieds de long sur 22 de large, au prix de $24,500.

L'ouvrage n'était pas commencé à la fin de l'exercice.

Pour faciliter le débarquement des passagers et des marchandises, on a construit un abord provisoire à l'embouchure de la rivière Bonaventure. L'ouvrage se compose d'une culée en encaissement, de 12 pieds sur 25 et d'un massif extérieur, de 15 pieds sur 30.

Montant total des dépenses, $481.07.

SAINT-CHARLES.

Saint-Charles, rivière Richelieu, est un village avec bureau de poste, du comté de Saint-Hyacinthe, sur la rivière Richelieu, à 9 milles de la station de Saint-Hilaire.

Pendant l'été dernier, le gouvernement a acheté pour $300 l'ancien quai en encaissement, de 145 pides par 25, s'étendant en amont depuis la rue Union, vis-à-vis la scie-

rie. Dans l'achat se trouve compris un chemin d'accès de 78 pieds sur 28, aboutissant à la rue Alma.

En septembre on commença les travaux d'une nouvelle construction en pilotis, placée juste en face de l'ancienne, de même longueur au sommet et de 24 pieds de large, débordant d'environ de 4 pieds sur l'encaissement. Elle se composera de 15 faisceaux de 5 pilots chacun, y compris ceux du brise-glace; avec lisses, coreaux, longerons et défenses horizontales, de 12 pouces sur 12; de corbeaux et de longrines de 6 pouces sur 12; d'entraits et de défenses de 6 pouces sur 8; d'un revêtement extérieur de 4 pouces; d'un revêtement de 8 pouces sur le brise-glace et d'un planchéiage en pin de 3 pouces. La construction aura 18 pieds de haut et permettra un tirant de 8 pieds aux basses eaux.

L'ancien quai sera exhaussé au moyen de terre et de pierre, jusqu'au niveau du nouvel ouvrage.

Ce dernier, qui n'était pas encore entièrement achevé le 31 mars, sera livré au trafic en mai.

Dépense en 1908-8, $4,910.

SAINT-CHARLES-BORROMÉE.

Saint-Charles-Borromée est un village situé sur la rive nord de la Grande Décharge du lac Saint-Jean, dans le comté de Chicoutimi, à 21 milles en amont de Chicoutimi.

Pendant l'exercice, on a continué les deux débarcadères commencés en 1905-6; on a aussi construit un hangar sur la rive sud.

Montant des dépenses, $2,004.27.

SAINT-EDOUARD DES MÉCHINS.

Le village de Saint-Edouard des Méchins, ou Grands-Méchins, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 35 milles en aval de Matane. Il a une population d'environ 800 âmes, composée principalement de pêcheurs et de bûcherons. On y fait aussi un peu d'agriculture.

Pour donner des facilités de débarquement aux habitants de cette partie de la côte du Saint-Laurent et fournir à leurs barques un abri qui faisait complètement défaut, le ministère décida d'y construire un quai.

Le 30 octobre 1906, un contrat a été signé pour la construction du quai projeté, au montant de $25,900.

L'ouvrage comprend: un abord en pierres ou levée, de 20 pieds de long; une section attenant au rivage de 303 pieds de long sur 20 de large et d'une hauteur moyenne de 10, et une section extérieure de 280 pieds de long, sur 30 de large au sommet, avec une rampe de 1 dans 12 sur ses deux côtés et à son extrémité.

La profondeur d'eau disponible à l'extrémité extérieure sera de 18 pieds aux marées basses du printemps.

Le travail a été commencé en mai 1907, mais, à cause du mauvais temps et des tempêtes, il n'avança que lentement, et, a la fin du dernier excercice; on n'avait encore fait que la moitié de la construction. En octobre 1907, un contrat fut signé avec l'entrepreneur pour la construction de la chaussée conduisant de la grande route au quai sur une longueur de 1,100 pieds; une partie de cette chaussée est en encaissement de 200 pieds de long sur une hauteur moyenne de 5 pieds.

Dépense totale pendant le dernier exercice, $14,208.95.

SAINTE-ÉMÉLIE.

Sainte-Emélie est un village dans le comté de Lotbinière; le groupe de maisons où il y a un bureau de poste s'appelle Leclercville, et se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent et à l'embouchure de la Grande Rivière du Chêne, à 50 milles en amont de Québec.

Au printemps du dernier exercice, il a fallu enlever une grande quantité de glace qui s'était empilée sur le massif isolé. La plate-forme mobile en chevalets et les longues défenses verticales, que l'on enlève généralement à l'automne, ont été remises en place.

Pour faciliter l'accès du quai, on a construit une chaussée en maçonnerie en pierres sèches que l'on a recouverte de pierres cassées et de gravier et l'on a établi à l'extrémité ouest de cette chaussée un talus et un garde-fou.

Dépense totale, $711.50.

SAINT-FÉLICIEN.

Saint-Félicien, village avec bureau de poste, comté de Chicoutimi, est situé sur la rivière Ashouapmouchouan, à 15 milles de Roberval, terminus du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Poulation, environ 1,200 âmes.

En 1895-6, on a construit un quai pour l'accommodation du trafic local. Ce quai a 70 pieds de long, 36 de large et 32 de haut à son extrémité extérieure, où les navires peuvent mouiller par 8 pieds aux eaux basses.

On a construit un hangar de 20 pieds carrés sur l'extrémité est du quai.

En 1899, on a bâti un prolongement de 90 pieds de long, parallèle au chenal, et de 40 pieds de large, formant un angle droit avec l'extrémité extérieure du quai.

En 1900, cet ouvrage a été endommagé par les glaces sur une longueur d'environ 30 pieds et une hauteur de 10. Les réparations ont coûté $100.

En 1903-4, on a enlevé quinze grosses pierres qui obstruaient le chenal.

Dépense, $302.94.

On a également fait d'autres réparations au revêtement, au planchéiage et au hangar au montant de $640.49.

Pendant l'hiver de 1904-5, on a enlevé une certaine quantité de grosses pierres qui obstruaient le chenal, au prix de $306.57.

Pendant l'exercice 1907-8, on a fait certaines réparations au quai, peinturé l'entrepôt, remplacé le plancher à certains endroits, et complété le revêtement et la cale.

Montant des dépenses, $377.71.

SAINT-FRANÇOIS DE SALES.

Saint-François de Sales est un village avec bureau de poste et une paroisse de la province de Québec, Ile-Jésus, comté de Laval, à un mille de Terrebonne.

Pendant le printemps de 1905, on a acheté seulement les matériaux nécessaires à la construction d'un quai à double niveau au prix de $6,947.90.

La construction de la partie supérieure a été commencée en août 1905 et presque achevée à la fin du mois de juin suivant. Le quai est en aval et longe le vieux pont sur pilotis de Masson entre Saint-François et Terrebonne. Il a 238 pieds de long, à partir de la grand'route.

Cette partie supérieure est constituée par trois massifs en béton distants de 40 pieds au sommet et mesurant à cet endroit 40 pieds 9 pouces sur 9 pieds 8 pouces, et 21 pieds sur 6 à la base (la face d'amont sert de brise-glaces, ayant une pente de 1½ dans 1 avec taille-mer formant un angle de 90 degrés. Ces massifs ont 25½ pieds de hauteur au-dessus des basses eaux et reposent sur des encaissements à parois pleines et chargés de pierres, de 44 pieds ur 13, élevés d'environ 3 pieds au-dessus de l'eau. La partie supérieure comprend aussi un abord en pierres et en terre de 100 pieds de long, y compris une culée en béton à face intérieure inclinée de 1 dans 12, aussi de 25½ pieds de haut, et atteignant 3 pieds de profondeur à la base avec deux retraits d'un pied augmentant la profondeur jusqu'à 5 pieds.

Le droit de passage a été donné à la Couronne par la municipalité. Dépense en 1905-6, $7,001.23.

En juillet et août 1907, on a complété le remplage en pierres et le gravelage de l'abord au prix de $735.24. Le garde-fou en fer a été mis en place en septembre et octobre, mais non payé. On a ussi complété la partie supérieure de l'ouvrage. L'autre sera construite quand le dragage de la rivière Jésus actuellement en cours d'exécution sera suffisamment avancé.

SAINT-FRANÇOIS, I.O.

Saint-François est situé sur le rive est de l'île d'Orléans, à 25 milles en bas de Québec.

Le 11 août 1906, un contrat a été signé avec M. A. J. Lemay pour la construction partielle d'un abord donnant accès au crib isolé bâti en 1903. Cet abord consiste en un encaissement de 250 pieds de long sur 20 de large.

Pendant l'exercice 1906-7, 78 pour 100 de l'ouvrage fut terminé. Au cours de cette année 1907-8, le reste a été achevé.

Montant des dépenses, $9,930.77.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence, autrement appelé "L'Anse aux Foins" est un petit village dans le comté de Chicoutimi sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 10 milles en aval de Chicoutimi.

Pendant l'exercice 1906-7, l'appontement commencé en 1903-4, a été continué sur une longueur de 503 pieds, et une largeur de 20. Cette largeur atteint 45 pieds à son extrémité du large, et sa hauteur est de 24 pieds. Il est bâti sur massifs distants de 25 pieds.

Les massifs sont garnis de défenses et entièrement chargés de pierres. On a partiellement rempli de fascines et de pierres deux espaces vides près du rivage, pour empêcher les ravages causés par les glaces.

En 1907-8, on a commencé la construction d'un massif de 20 pieds sur 45 à la tête du présent appontement.

Dépense, $1,701.14.

Les marées du printemps montent à 17 pieds; les marées basses sont à 9 pieds.

SAINT-IGNACE DE LOYOLA (SUD).

Saint-Ignace de Loyola, village et paroisse dans le comté de Berthier, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, juste à l'extrémité ouest du lac Saint-Pierre, à 2½ mille de la station de Berthierville sur le C.P.R.

Saint-Ignace de Loyola-sud est sur le fleuve Saint-Laurent juste en face de Sorel, à 1½ mille au sud de la paroisse de Saint-Ignace, près de laquelle le gouvernement possède un autre petit quai.

Le 18 novembre 1907, la Couronne a signé un contrat avec M. Eugène Patenaude, de Montréal, pour la construction de: un massif de tête de 60 pieds de long et 40 pieds 4 pouces de large au sommet, avec des brise-glace à face d'amont inclinés de 1·5 dans 1.

Un abord en pilotis de 144 pieds de long sur 20 de large au sommet, ainsi qu'un brise-glace à face d'amont de pente de 1·5 dans 1.

Une culée en pierre de 84 pieds de long sur 20 de large au sommet, dont les deux côtés sont en pente de 1:5 dans 1 et 1 dans 1, et garnis de pierres perdues, en amont et en aval. Sa face du large a 22 pieds de hauteur et permet un tirant d'eau de 10 pieds aux eaux basses. Montant du contrat, $10,800.

Le travail a été commencé en février dernier, et, à la fin du mois de mars suivant, la construction était achevée aux quatre cinquièmes.

Montant des dépenses jusqu'au 31 mars 1908, $7,998.84.

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée est situé dans le comté de Chalevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 87 milles en bas de Québec et à quelque 6 milles à l'ouest de Murray-Bay.

Pendant le présent exercice, la cale mobile qui avait été endommagée par le navire du gouvernement, le *Champlain,* a été réparée au prix de $267.90.

SAINT-JEAN DES CHAILLONS.

Saint-Jean des Chaillons, village avec bureau de poste et paroisse dans le comté de Lotbinière, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 57 milles en amont de Québec. Sa population est de 1,000 habitants.

Dans le but d'établir une communication aisée avec le quai, on a construit un encaissement de soutènement à l'extrémité intérieure de cet ouvrage; on a également construit un chemin d'accès le reliant à la grand'route.

Dépense pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, $13,435.96.

SAINT-JEAN, I.O.

Saint-Jean, I.O., est situé sur la rive est de l'île d'Orléans, à quelque 18 milles de Québec.

Le 15 août 1906, un contrat a été signé avec M. Nap. Trudel pour la construction d'un prolongement au quai. L'ouvrage se compose d'un encaissement à revêtement jointif de 80 pieds de long sur 50 de large. Prix du contrat, $12,280.

Pendant la dernière saison d'été, l'ensemble de la construction a été achevé au prix de $13,382.67.

SAINT-JEAN PORT JOLI.

Le village de Saint-Jean Port Joli, dans le comté de L'Islet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 60 milles en bas de Québec.

Les marées du printemps montent à 21 pieds; les marées basses sont à 13 pieds.

L'appontement, dont la Couronne avait été mise en possession quelques années seulement auparavant, a maintenant une longueur de 504 pieds. Il permet un tirant d'eau de 6½ pieds à son extrémité extérieure, aux marées basses du printemps. Cette construction se compose d'un abord formé de massifs reliés par des plates-formes, de 180 pieds de long sur 18 de large, d'une partie médiane de 174 pieds de long, construite en encaissement à revêtement jointif.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, une grande quantité de pierre nécessaire aux réparations du crib de la Traverse Inférieure a été livrée en traversant Saint-Jean Port-Joli, et l'appontement en a beaucoup souffert.

Les longerons et le plancher ont été remplacés sur une longueur de 250 pieds et une largeur de 24; on a aussi remplacé 500 pieds de lisses, réparé le revêtement en épinette et ajouté 20 toises de remplage en pierres.

Les dépenses occasionnées par ces travaux se sont élevées à $949.80.

SAINT-JÉRÔME.

Saint-Jérôme est un village situé sur la côte sud-est du lac Saint-Jean, à 24 milles à l'est de Roberval.

Le quai, construit en 1899-1900, consiste en un abord de 75 pieds de long, 25 de large et 15 de haut, chargé en pierres, sable, etc., et deux massifs de 75 pieds de long sur 25 de large, situés à 25 pieds de chaque côté et reliés par des longerons.

Montant dépensé, $4,999.28.

En 1901-2, on a construit un prolongement de 400 pieds de long, 25 de large et 24 de haut, au prix de $7,933.81.

En 1902-3, on a mis en place un massif de 60 pieds de long, 25 de large et 27 de haut, permettant un tirant d'eau de 7 pieds. aux eaux basses, et distant de 110 pieds du quai actuel.

Montant dépensé, $2,595.20.

En 1904-5, on a construit deux cribs entre le massif extérieur et le quai ; les corbeaux et les longerons des deux travées de 10 pieds sur 12, ont été recouverts en planches de 3 pouces.

Montant dépensé, $2,874.37.

En 1907-8, on a construit un crib de 40 pieds de large sur 20 de long et d'une hauteur moyenne de 10 pieds, et on l'a immergé à 18 pieds de l'extrémité extérieure du présent quai.

Montant dépensé, $1,990.87.

SAINT-LAURENT, I. O.

Ce village est situé sur la rive ouest de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency.

Au cours du présent exercice, on a commencé l'élargissement de l'abord conduisant au massif de tête.

L'ouvrage comporte un encaissement en bois, chargé de pierres, de 600 pieds de long sur une largeur moyenne de 14.

Lors de la fermeture de la navigation, la construction était achevée aux deux tiers. La dépense pendant l'exercice 1907-8 s'élève à $14,986.10.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Saint-Louis de Gonzague est un établissement avec bureau de poste dans le comté de Beauharnois, à un mille de la station de Saint-Louis sur l'embranchement Ottawa et Swanton du chemin de fer du Grand-Tronc.

A l'époque des hautes eaux du printemps, la rivière Saint-Louis se répand sur les terrains de culture depuis le canal d'alimentation jusqu'au village de Saint-Louis de Gonzague, soit sur une distance d'environ 7 milles, et cause ainsi des dommages considérables. Pendant l'été, la rivière déborde également après chaque pluie violente, et les champs couverts de moissons pleines de promesses sont détruits.

Des levés de la rivière furent faits en novembre 1903 et octobre 1904. On trouva que, depuis le village de Saint-Louis de Gonzague jusqu'à une distance de 2 milles et demi en amont, divers petits rapides formaient une hauteur de chute d'ensemble de 6 pieds. En amont du canal d'alimentation, la pente est d'environ un pied par mille.

En approfondissant convenablement le lit de la rivière et en redressant certaines courbes, on pouvait abaisser les eaux de 4 pieds, ce qui suffisait amplement à protéger les fermes situées le long de la berge. Pour atteindre ce but, on construisit, pendant l'hiver de 1903-4, une petite drague que l'on mit en opération en octobre 1904.

A la fin de juin 1905, une tranchée a été pratiquée à travers la pointe connue sous le nom de " pointe Simon " ; on y a posé une travée en acier de 28 pieds de long sur 12 de large, composée de 4 poutres en I de 15 pouces de 24 livres avec des joints cannelés de 8 pouces, afin de ne pas interrompre la chaussée. Enfin, on a exécuté à la drague et à la dynamite des travaux à travers du tuf et de grosses pierres jusqu'à un chemin dans le rapide inférieur, soit à environ 1,000 pieds de la scierie Simon. La dépense totale en 1904-5, y compris celle du personnel de manœuvre de la drague, mais non celle concernant la construction de la drague elle-même, a été de $6,407.26.

En 1905-6, on a fait sauter et enlevé environ 5,000 yards cubes de roc et de tuf provenant d'une tranchée de 700 pieds de long, 40 de large et 5 de profondeur moyenne. L'ensemble du dragage, y compris celui des déblais fournis par les explosifs a été exécuté sur une longueur d'environ 1,500 pieds. Dépense de l'année, $7,101.74.

On a continué le travail à la drague et aux explosifs en juillet 1906, et on l'a suspendu au mois d'octobre suivant. La reconstruction a été aussi commencée en sep-

tembre et terminée au milieu d'octobre. Les nouvelles portes en acier de ⅝ de pouce, au nombre de 4, de 8 pieds et demi de haut et 4 de large, reposant sur un bâti en béton mélangé à 1.3.5, et convenablement renforcé avec des barres de fer d'un pouce et demi scellées horizontalement et verticalement. Les portes sont soulevées, en glissant dans des rainures en cuivre, par deux vis en fer de 2 pouces tournant au moyen d'une roue. Le sommet des portes sert de pont à la grande route; son planchéiage est en béton, de 22 x 22 pieds, et d'une épaisseur de 18 à 24 pouces. Les murs de soutènement des deux faces ont 2 pieds d'épaisseur à la base, 18 pouces au sommet, avec des ailes en retour à 45 degrés et un terre-plein en pierres posées à la main. Toute la construction repose sur une plate-forme en béton d'un pied d'épaisseur (de 28 pieds de long et 24 de large; sa hauteur entre cette plate-forme et le sommet du plancher est de 14 à 14 pieds et demi.

La dépense pour 1906-7 a été de $7,111.73.

Les opérations ont été reprises en mai 1907 et suspendues le 3 novembre suivant. Pendant cette période, on a continué le travail à la drague et aux explosifs sur une longueur de 725 pieds, une largeur de 40 et une profondeur moyenne de 64. Avec les déblais, on a construit sur les deux côtés de la rivière un mur de protection de 1,125 pieds de long, 30 de large, et 2 et demi de hauteur moyenne. La dépense pour cette année a été de $7,205.64.

SAINT-MARC DE COURNOYER.

Saint-Marc de Cournoyer est un village avec bureau de poste, dans le comté de Verchères, sur la rivière Richelieu, à 9 milles de Belœil et à 15 milles de Saint-Hyacinthe.

En août 1901, un vieux quai bâti par les habitants du village et éloigné de ce dernier d'environ 2 milles a été transféré gratuitement à la Couronne, et on a commencé la construction d'un nouveau massif de tête sur le front de l'ancien quai. La nouvelle construction comprenait un massif de tête en pilotage, de 87 pieds de long par 16 de large sur les 63 premiers pieds en amont et 32 de large pour les 24 pieds restants; sa face extérieure avait 16 pieds de haut et permettait un tirant d'eau de 9 pieds aux eaux basses. Le long de la face d'amont, on construisit un brise-glaces en encaissement, de 4 pieds plus haut que le plancher du massif de tête. Le vieux quai, de 100 pieds de long sur 15 de large, et qui servait d'abord au nouveau, fut exhaussé de 4 pieds avec de la pierre, du sable et du gravier; ses faces furent garnies de talus en pierres perdues de pente à 1 dans 1. Le travail a été exécuté à la journée et terminé en juin 1902, au prix de $3,245.67.

En 1902-3, on a dépensé $99.45 en menues réparations.

En 1903-4, un entrepôt de 16 pieds sur 20 a été construit sur le quai et on a élargi de 10 pieds l'abord en pierre. Dépense, $501.93.

En juillet et septembre 1907, l'ancien plancher en pin du massif de tête a été remplacé par une couverture en béton de 6 pouces, convenablement renforcée avec du grillage Clinton.

Dépense, $834.32.

SAINT-MATHIAS.

Saint-Mathias est un établissement avec bureau de poste dans le comté de Rouville, à 3 milles de Richelieu.

En 1900-1, on a dépensé $1,073.55 pour acheter du bois destiné au quai.

En 1901-2, le transfert à la Couronne du droit de passage n'était pas encore terminé, on a seulement acheté des matériaux pour $1,189.88.

En octobre 1902, l'emplacement et le droit de passage au quai, ainsi qu'un lot de terrain d'environ 5,200 pieds carrés destiné à servir de parc à bestiaux ayant été concédés à la Couronne par les paroissiens pour une somme de $500, la construction fut immédiatement commencée, et l'ouvrage terminé en juin suivant. Il comprend:

un massif de tête en encaissement à revêtement jointif, de 90 pieds de long par 20 de large sur une longueur de 60 pieds et par 35 de large sur les 30 pieds restants.

Un barrage en pierre de 135 pieds de long sur 35 de large, avec des adossements en pierres perdues de pente à 1 dans 1.

La face intérieure du massif de tête a 21 pieds de haut et permet un tirant d'eau de 10 pieds aux plus basses eaux.

Dépense, $2,497.26.

En 1904, on a construit 2 entrepôts, l'un de petites dimensions et mobile, de 12 pieds sur 12, l'autre fixe, de 20 pieds sur 21.

Prix, $480.31.

Au printemps de 1907, le plus petit de ces entrepôts a été renversé par le vent, et l'autre légèrement endommagé. Le premier a été immédiatement reconstruit et le second réparé au prix de $155.85.

SAINT-MÉTHODE.

Le quai de Saint-Méthode se trouve sur la rivière Ticouabé, à 7 milles de son embouchure vis-à-vis le village de Saint-Méthode, dans le comté de Chicoutimi et à 28 milles de Roberval.

Pendant l'exercice 1907-8, on a déblayé le lit de la rivière. Montant dépens, $291.36.

Au cours de la même année, on a construit un quai sur pilotage de 40 pieds sur 40, avec un tablier faisant face au courant et longeant le rivage sur une longueur de 40 pieds. Ce "tablier" est également bâti sur pilotage et doublé.

Montant dépensé, $940.93.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, dans le comté de Bellechasse, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 milles en bas de Québec. Le site de ce village est très pittoresque et très fréquenté comme station estivale.

Le caboteur *Champion* y fait escale deux fois par jour, offrant toutes facilités pour l'expédition des produits de la ferme.

Les marées de printemps montent de 21 pieds; les marées basses sont à 13 pieds.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a remis à neuf le planchéiage du quai sur 132 pieds de long et 24 de large, et celui de la cale sur 24 pieds de long; remplacé trois défenses et une borne d'amarrage, et fait des réparations générales au planchéiage. On en a aussi fait à l'entrepôt qui a été peinturé, ainsi que les bornes d'amarrage et les lisses de l'extrémité extérieure.

La dépense s'est élevée à $399.04.

SAINT-OMER.

Saint-Omer est un établissement avec bureau de poste sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, dans le comté de Bonaventure, à 6 milles à l'ouest de Carleton.

Pour faciliter l'expédition du bois, un contrat a été signé en janvier 1908 pour la construction d'un quai de 600 pieds de long sur 22 de large, au prix de $12,400.

Le montant des dépenses pendant le dernier exercice a été de $2,631.82.

SAINT-PAUL DE JOLIETTE OU D'INDUSTRIE.

Saint-Paul d'Industrie est un village desservi par la poste dans le comté de Joliette, sur la rivière L'Assomption, et porte le nom de Crabtree's-Mills comme station sur le chemin de fer Canadien-Nord de Québec, à 5 milles de Joliette.

Le 10 janvier 1908, la Couronne a signé un contrat avec M. Arthur Pontbriand, de Sorel, pour la construction d'un brise-glace dans la rivière L'Assomption, près de l'emplacement du pont Malo, à environ 4 milles au sud-est du village Saint-Paul. Ce brise-glace sera composé comme suit:—

Une substruction en pilotage, formée de 41 pilots en épinette ou en pin, enfoncés à des intervalles de 3 à 4 pieds au-dessus du niveau du fond de la rivière.

Une superstructure en béton, de 40 pieds 10 pouces de long et de 11 pieds 7 pouces de large à la base, de 18 pieds de long et de 6 pieds de large au sommet, avec une face en amont d'un angle de 90 degrés, revêtu de plaques d'acier d'un quart de pouce et de 3 pieds sur 25, et d'une pente de 1 pour 1 à partir d'un pied au-dessus des basses eaux, toutes les autres faces ayant une pente de 1 dans 10. La superstructure a 28 pieds de haut et permet un tirant d'eau de 7 pieds au niveau ordinaire des eaux basses. Montant du contrat, $4,850.

Dépense totale pour le derniere, $856.23.

SAINT-SULPICE.

Saint-Sulpice, village desservi par la poste dans le comté de L'Assomption, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 24 milles en aval de Montréal, et à 5 milles de L'Assomption.

Le 30 décembre 1907, le quai particulier ainsi que le terrain y attenant, propriété de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, situés au pied de la route conduisant à L'Assomption, et à 1 mille et demi en amont du village de Saint-Sulpice, ont été achetés par la Couronne pour la somme de $2,300. La propriété comprend: un massif de tête en encaissement de 65 pieds et demi de long à sa base, de 56 au sommet à cause du brise-glace, et de 31 de large. Sa face extérieure a 19 pieds de hauteur et atteint une profondeur de 8 pieds aux eaux basses; un abord en encaissement, de 150 pieds de long sur 20 de large, un terrain attenant au quai et s'étendant vers la grand'route, de forme irrégulière, couvrant une superficie de 4,575 pieds carrés.

On a l'intention de raser tout l'ouvrage jusqu'au niveau des basses eaux et de la reconstruire à un hauteur de 12 pieds au-dessus de ce niveau. Le massif de tête sera élargi, au moyen de pilotis, de 26 pieds tout le long de sa face extérieure, ce qui portera ses dimensions à 92 pieds de long et à 40 pieds de profondeur. On reconstruira aussi l'abord à partir du niveau des basses eaux, on bâtira un brise-glace en encaissement le long et au-dessus de la substruction en encaissement, et on élargira le tout au moyen de pilots sur un longueur de 16 pieds en aval de manière à avoir une route d'une largeur de 23 pieds.

Au 31 mars 1908, on avait seulement acheté des matériaux u prix de $4,260.96.

SAINT-THOMAS DE PIERREVILLE.

Saint-Thomas de Pierreville est un village sur la côte est de la rivière Saint-François, à 8 milles de son embouchure et à 28 milles et demi au nord-ouest de Sorel, et le terminus actuel du chemin de fer de la rive sud.

On a dépensé $500 pendant l'exercice clos le 31 mars 1908 pour réparer les ouvrages en pierres perdues et l'abord en terre conduisant au quai du gouvernement construit en 1904-5.

SAINT-TIMOTHÉE.

Saint-Timothée est un village prospère du comté de Beauharnois, sur la rivière Saint-Laurent. Il possède une église catholique romaine, quatre magasins, trois hôtels, des scieries et des moulins à foulons, ainsi que des bureaux de télégraphe et de messageries (express). Population de la paroisse, 2,104 habitants.

Pendant l'exercice 1882-3, on a construit un débarcadère consistant en un massif de 100 pieds de long sur 24 de large, donnant une profondeur de 7 pieds le long de sa face extérieure, et une chaussée en pierre, terre et gravier, de 237 pieds de long et de 20 pieds de large au sommet. Dépense, $1,841.46,

Pendant le printemps de 1884, la glace a causé des dommages dont la réparation a coûté $187.21.

Pendant l'été de 1899, le massif de tête a été porté aux dimensions de 44 pieds par 100, grâce à la construction de 3 petits encaissements ayant chacun 25 pieds sur 20, distants entre eux d'environ 20 pieds, leur face intérieure étant éloignée de 44 pieds de celle de l'ancien massif, et tous les espaces intermédiaires recouverts de travées avec longerons en bois. Dépense, $3,773.15.

En 1899-1900, on a remplacé une quantité de longerons et de planchéiage, réparé et peinturé l'entrepôt et la salle d'attente. On a construit, le long de la chaussée, à l'angle intérieur du quai, un parc à bestiaux de 60 pieds sur 15, en pierre et en terre, convenablement clôturé, et on a aussi amélioré la chaussée. Dépense, $805.45.

En février 1907, les trois encaissements construits en 1889 ont été rasés jusqu'au niveau des eaux basses et reconstruits sur une hauteur de 3 pieds. On a entièrement chargé en pierres l'ouvrage sur toute la longueur de la travée entre ces encaissements et l'ancien massif, et fait quelques menues réparations, au prix de $1,589.39.

En juillet et novembre 1907, on a fait pour $242.18 de réparations au plancher de l'entrepôt et à l'abord en pierre.

SAINT-VALIER.

Le village de Saint-Valier, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 21 milles en aval de Québec. Les marées de printemps montent de 21 pieds; les marées basses sont à 13 pieds.

En vue de faciliter le transport des produits de la ferme en permettant au caboteur *Champion* d'y accoster, on a décidé de construire un quai à Saint-Valier.

Le 6 février 1907, un contrat a été signé pour la construction de l'ouvrage en question, au montant de $10,995.

Il consiste en un abord en pierre de 27·5 pieds de long, et en un encaissement en bois, chargé de pierres, de 275·5 pieds de long, avec talus de 1 dans 12 sur ses côtés et à son extrémité extérieure. Sa largeur est de 22 pieds et sa hauteur de 21. L'ouvrage, commencé en juin, a été achevé à la fin d'octobre. Dans son état actuel, l'extrémité extérieure du quai est encore à sec à marée basse, mais la construction de quelques centaines de pieds de prolongement permettra au *Champion* d'y faire escale à n'importe quelle phase de la marée.

Dépense totale pendant le dernier exercice, $11,343.

SAULT-AU-MOUTON.

Sault-au-Mouton est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 3 milles du village de Mille-Vaches.

La rivière du Sault-au-Mouton forme un chenal navigable aux hautes eaux. C'est le seul chenal où les bateaux circulent.

Pendant l'exercice 1907-8, le travail a consisté dans l'enlèvement de quelques grosses pierres qui rendaient la navigation très dangereuse.

Dépense, $1,035.42.

SOREL (QUAI EN EAU PROFONDE).

Sorel, ville avec municipalité, est située sur la rivière Richelieu, à son confluent avec le lac Saint-Pierre. Elle est distante de 45 milles de Montréal par chemin de fer. Sa population est d'environ 7,000 habitants.

En juin 1901, un contrat a été signé avec MM. McAuliff, Poupore, Malone et Weddell, pour la construction d'un quai en eau profonde. Le montant du contrat était de $255,632.43.

Le travail fut immédiatement commencé en 1901-2, et achevé au mois d'avril 1905.

Le 13 novembre 1905, un accident survint au dit quai, qui causa la destruction de 256 pieds de la construction. Cet accident provenait de la nature défectueuse du sous-sol.

En mars 1906, on a fait quelques réparations provisoires à l'extrémité sud de la partie restante du quai en pilotis, pour l'empêcher d'être minée par le courant.

En mai 1906, la drague *International* fut mise en œuvre et retira les débris de la partie écroulée.

Pendant l'été de 1907, un contrat a été signé avec MM. Beauchemin et fils, de Sorel, pour la construction d'une façade supplémentaire en encaissement au quai en eau profonde.

L'ouvrage désigné dans le contrat comprend: La construction d'une ligne d'encaissements s'étendant depuis le point de départ du nouveau quai, englobant le quai de la compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, jusqu'à l'angle nord-ouest du dit nouveau quai, en dehors de l'ouvrage actuellement existant; le dragage et la préparation des fondations en pierres pour cette construction; la mise en place d'environ 100 yards cubes de pierres pour former un revêtement incliné à l'extrémité nord-est de la construction actuelle; enfin, tout le remplage nécessaire.

Pendant le dernier exercice, on a dépensé $54,081.29, y compris $18,763 payés à MM. McAuliff, Poupore, Malone et Weddell pour dragage supplémentaire effectué pour l'exécution de leur contrat.

SQUATECK.

A quelque 18 milles à l'est du lac Témiscouata, dans le comté du même nom, se trouve l'établissement de Squateck, qui, bien que de fondation récente, deviendra bientôt le centre d'un district agricole florissant.

Les seuls moyens de transport public sont la route de Cabano et le lac Témiscouata.

Dans le but de donner quelques commodités et des facilités de débarquement aux habitants de cet endroit isolé, on a commencé à construire un débarcadère sur la rive est du lac, vis-à-vis de Cabano.

L'ouvrage, qui n'est pas encore achevé, a actuellement 100 pieds de long, 24 de large sur une hauteur moyenne de 10 pieds.

Dépense de l'exercice, $941.96.

TERREBONNE.

Terrebonne est une ville dans le comté du même nom, sur la rivière Jésus, à 24 milles au nord de Montréal.

En juin 1905, on a acheté pour $6,946.44 de matériaux destinés à la construction en cet endroit d'un quai à double niveau.

La partie supérieure a été commencée en août 1905 et presque achevée en juin suivant. Elle se trouve en aval et longe le vieux pont Masson; la municipalité a donné à la Couronne le droit de passage.

Elle comprend:

(*a*) Trois massifs en béton, distants entre eux de 40 pieds à la base, et mesurant 40 pieds 9 pouces par 9 pieds 8 pouces à la base, 21 pieds sur 6 au sommet, (la face d'amont servant de brise-glaces ayant une pente de 1·5 dans 1 et un avant-bec à 90 degrés), 25 pieds et demi de hauteur au-dessus des eaux basses, et reposant sur des encaissements chargés de pierres à parois pleines, de 44 pieds sur 13. Les massifs sont reliés par des travées en acier.

(b) Un abord en pierre et en terre, de 91 pieds de long, y compris une culée en béton de pente à 1 dans 12 sur sa façade, de 25½ pieds de hauteur, de 3½ pieds de profondeur, avec deux retraits de 1 pied en arrière et une aile en rebroussement à 45 degrés sur sa face d'amont.

Dépense en 1905-6, $6,995.54.

En septembre et octobre 1907, on a complété les travaux de remplage en pierres perdues et de gravelage de l'abord, au total de $597.05.

On ne commencera pas la construction de la partie inférieure jusqu'à ce que le dragage de la rivière Jésus, déjà entrepris, soit suffisamment avancé.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville de Trois-Rivières est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, à 74 milles en aval de Montréal et à 68 milles en amont de Québec. Population, 12,200.

En juin 1902, un contrat a été signé avec M. Randolph Macdonald pour la construction d'un quai en eau profonde avec une façade d'accostage de 1,968 pieds sur le bord du fleuve et un rebroussement de 24 pieds pour rejoindre l'extrémité d'aval du quai Dean. Le contrat comprend la construction d'un brise-glaces, de 50 pieds sur 100 et 53 pieds de hauteur, élevé de 23 pieds au-dessus des basses eaux.

La partie de l'ouvrage en béton a été terminée le 9 novembre 1906.

La digue de 100 pieds a été achevée le 30 juin 1907.

La fourniture des matériaux pour le remplage de l'intervalle entre la digue de 100 pieds et la voie ferrée en forme de boucle, propriété du C.P.R., a cessé à la fin de juillet 1907.

La dépense pour l'exercice clos le 31 mars 1908 s'élève à $96,729.27.

TICOUABÉ.

Ticouabé, comté de Chicoutimi, est situé à l'embouchure de la rivière du même nom, à 21 milles de Roberval.

En 1897-8, on a construit en cet endroit un petit débarcadère pour aider au trafic local et à son développement. Ce quai consiste en un massif solide en encaissement à parois jointives, de 30 pieds sur 30, construit à peu de distance du rivage auquel il est relié par une plateforme sur chevalets, de 103 pieds de long, et 25 de large. On a également construit un hangar pour les marchandises et servant d'abri, de 25 pieds sur 30.

Montant dépensé, $1,611.79.

En 1903-4, on a remis à neuf les chevalets, et disposé les travées reliant les chevalets et les corbeaux pour pouvoir supporter les longerons du plancher.

Le massif extérieur du quai a été nivelé et sa tête a été entourée de pilotage.

Montant dépensé, $792.08.

Pendant l'exercice 1907-8, on a remplacé le plancher et fait des réparations générales.

Montant total des dépenses à Ticouabé, $1,230.83.

TROIS PISTOLES.

Trois Pistoles, comté de Témiscouata, est un village important sur le chemin de fer Intercolonial, à 25 milles en aval de Rivière-du-Loup. Le pays avoisinant est fertile et le village florissant. Il est assez fréquenté comme station estivale. Le long de la rivière Trois Pistoles se trouvent une scierie et des fabriques de pulpe.

Les marées du printemps montent à 18 pieds; les marées basses sont à 10 pieds.

En 1907-8, on a achevé les travaux suivants à l'extrémité extérieure du quai: on a remplacé le plancher, les longerons, et la première rangée de traversines sur 150 pieds de long et 30 de large, le tout en bois de cèdre; réparé le revêtement en bois dur des angles de l'extrémité extérieure; remplacé quelques pièces des faces qui avaient été brisées par la glace. On a employé 34,000 pieds B.M. d'épinette de 5 pouces d'épaisseur pour le revêtement des charpentes latérales des deux côtés de la partie extérieure du quai, et de plus remplacé 250 pieds de lisses. En novembre dernier, une marée exceptionnellement forte inonda une partie de l'abord en terre du quai. On a dépensé $145.75 pour réparer les dégâts.

Dans le but d'améliorer le port en élargissant l'entrée de la rivière, on a fait sauter et on a enlevé une partie du rocher situé entre le quai et le brise-lames. On a ainsi retiré environ 1,800 verges cubes.

Le montant dépensé pour ces travaux pendant l'exercice a été de $5,145.72.

VARENNES.

Varennes est une paroisse desservie par la poste dans le comté de Verchères, sur le Saint-Laurent. Population, 2,342 habitants.

En mars 1908, le ministère entra en pourparlers avec la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, dans le but d'acquérir son quai à Varennes, comme étant le meilleur emplacement possible à trouver. On offrit à la compagnie la somme de $4,000 pour sa propriété; cette proposition fut acceptée, mais, au 31 mars, le transport n'avait pas encoré été effectué.

L'ancien quai a une façade extérieure de 60 pieds, y compris un brise-glaces, et une profondeur de 60 pieds. Le terrain attenant qui s'étend jusqu'à la grand'route en la longeant est de forme irrégulière et couvre une surface de 17,365 pieds carrés.

On a l'intention de raser l'ancienne construction jusqu'au niveau minimum des basses eaux, de la reconstruire en encaissement à parois pleines et de l'élargir sur des pilotis, de 60 pieds sur sa face extérieure et de 64 pieds sur le côté du rivage.

Au 31 mars, on avait seulement acheté des matériaux au prix de $3,367.98.

WEEDON.

Weedon Station, village desservi par la poste et paroisse du comté de Wolfe, est situé sur les rivières Saint-François et au Saumon. Population, 2,400 habitants.

Le 20 février 1908, un contrat a été signé entre la Couronne et M. Adolphe Tanguay, de Weedon, pour la construction d'ouvrages de protection, près de la rive ouest de la rivière Saint-François, qui débordait à chaque printemps et causait des dommages aux propriétés avoisinantes. Ces ouvrages de protection se composent d'une digue en pierre à deux ramifications: l'une de 1,000 pieds le long de la route de Gould, partant à 100 pieds à l'ouest de la route Ferry, et s'étendant à 100 pieds à l'est de la dite route; l'autre, de 200 pieds le long de la route Ferry, s'étendant de 200 pieds au nord de la route de Gould. La digue a une largeur de 13 pieds au sommet, avec des faces à talus en pierres perdues de pente à 1 dans 1 et une hauteur variant de 6 pouces à ses extrémités jusqu'à 4 pieds à l'intersection des deux routes. Montant du contrat, $1,925. L'ouvrage a été commencé et terminé en mars dernier.

WOBURN OU LOURDES.

Woburn est un village desservi par la poste dans le comté de Beauce, sur la rivière Arnold, à 18 milles de la station de Mégantic sur le C.P.R.

Le quai public, construit ainsi que quatre autres sur le lac Mégantic entre 1882 et 1887, est situé à environ 5 milles au nord du village sur la rive ouest du lac, dans le comté de Compton.

Il consistait en un massif de tête en encaissement, de 20 pieds sur 30, avec un abord en encaissement, de 170 pieds sur 16. Le prix original avait été de $1,194.71.

En septembre 1907, ce quai qui avait été endommagé par la glace au mois d'avril précédent, fut réparé à la journée. On remplaça trois des rangées supérieures de la moitié extérieure du massif de tête; on les boulonna et on planta des poteaux verticaux à tous les angles. On posa aussi un revêtement de 8 pouces tout le long de la façade et des côtés, et on consolida le hangar. Dépense totale, $385.55.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

La ville d'Amherstburg, comté d'Essex, est située sur la rive est de la rivière Détroit, à environ 5 milles du lac Erié et à 15 milles au sud de la ville de Windsor, à laquelle elle est reliée par un service de tramways électriques. Le chemin de fer

Michigan Central pénètre aussi dans Amherstburg. Sa population est d'environ 2,000 âmes. C'est l'un des plus anciens établissements de l'Ontario.

Le 8 novembre 1907, l'on autorisa la dépense de $1,000 pour la construction d'un parapet pour protéger les parties érodées du rivage sur la rivière Détroit et formant la limite du canton de Malden. Cette dépense a été autorisée après que ce canton eût consenti à coopérer avec le gouvernement à ces travaux en dépensant la même somme, soit $1,000.

Des arrangements ont été faits avec M. E. E. Harris, d'Amherstburg, pour la fourniture et la mise en place, selon les instructions, de la pierre nécessaire, au prix de $9 par charge de chalan.

Les travaux ont été commencés le 13 novembre et continués jusqu'au 30 novembre 1907, époque à laquelle ils furent interrompus jusqu'à la réouverture de la navigation. Pendant ce temps, on a assuré la protection de 280 pieds de longueur du rivage.

Un arrangement a été également fait avec le gouvernement des Etats-Unis par lequel, en nettoyant au moyen de chalans munies de grues cette partie du nouveau chenal sur le côté de Hacket, en face de Malden, il s'engage à déposer les grosses pierres ainsi extraites aussi près du rivage que possible, de manière à aider à la protection de ce dernier.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $403.40.

BAYFIELD.

Bayfield est un village du comté de Huron, situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Bayfield, à 20 milles au sud de la ville de Goderich.

Le 14 mai 1907, autorisation fut donnée de dépenser la somme de $450 en travail à la journée destiné à des réparations au quai. Le travail fut commencé le 23 mai et achevé le 29 août 1907. Il consistait dans le remplage de la moitié intérieure sur 300 pieds de longueur de l'appontement nord au moyen de gravier et de pierres, le remplacement de la plate-forme à l'extrémité extérieure de cet ouvrage, et des réparations générales à l'appontement sud.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $499.90.

BEAVERTON.

Beaverton est situé dans le comté d'Ontario, sur la rive est de lac Simcoe, à environ 60 milles au nord-est de Toronto. Sa population est de 2,500 habitants.

A la dernière session du parlement, on a fait une appropriation de $3,500 pour des améliorations au port, et le 14 mai dernier, autorisation a été donnée d'exécuter les travaux à la journée. Le 30 août dernier, une somme complémentaire de $1,000 fut votée pour les travaux du dragage.

Le 25 mai 1905, un contrat fut signé avec MM. Brown et Aylmer, de Gamebridge, pour exécuter le dragage nécessaire à raison de 25 cts par yard cube, mesuré au chalan ou sur place.

Le travail a été commencé le 23 mai et complété le 1er novembre. Il consistait à draguer un chenal de 830 pieds de long sur une largeur minimum de 60 pieds et une profondeur de 8 pieds, ainsi qu'un bassin de virage de 360 pieds de long et une largeur maximum de 180 pieds; on enleva ainsi environ 10,431 yards cubes d'argile, de sable et de gravier.

La construction du cours de palplanches fut commencée le 16 septembre et terminée le 28 décembre dernier; elle consista dans l'enfoncement d'une rangée de madriers jointifs de 160 pieds de long sur la rive nord de la rivière et de 136 pieds sur la rive sud.

Dépense totale en 1907-1908; pour le dragage, $5,998.75; pour le pilotage, $1,533.

RIVIÈRE NOIRE.

La rivière Noire coule à travers le canton de Mara, se jette dans la rivière Severn et sert de déversoir à une surface considérable de ce canton.

A la dernière session du parlement, on vota la somme de $700 pour débarrasser la rivière de certains obstacles, et, le 14 mai dernier, autorisation fut donnée de commencer les travaux à la journée.

Ils furent commencés le 20 novembre et achevés le 31 décembre dernier. Ils consistaient à faire sauter et à enlever une pointe de roche aux chutes McDougall, d'environ 16 pieds de profondeur, 60 de longueur et 30 de largeur.

Dépense totale pour l'exercice 190-1908, $700.

RIVIÈRE BLANCHE.

La Blanche se jette dans le lac Témiscamingue juste à l'ouest de la frontière de Québec. Cette rivière, navigable sur une longueur de 26 milles jusqu'à Townstown, a maintenant un trafic considérable.

A cause des éboulements, le lit de la rivière est obstrué par des troncs d'arbres. Leur enlèvement, commencé en 1905, a été continué en 1907-1908.

La rivière a été nettoyée deux fois sur toute sa longueur et est maintenant libre de tout obstacle dangereux. On a aussi nettoyé une nouvelle issue, le chenal Caribou, et on l'a rendue praticable aux bateaux à vapeur. La rivière près de Tomston a été débarrassée de tous ses troncs d'arbre particulièrement entassés à cet endroit, et on a enlevé douze pilots de l'échafaudage d'un pont. Pour plus amples informations, voir le rapport de l'exercice 1906-1907.

En 1890, pour transformer en drague d'un faible tirant d'eau un chalan à déblais destiné à enlever une barre de gravier située près du point extrême de navigabilité, on a acheté des machines et du bois au prix de $1,082.79.

On trouvera d'autres détails sur les dépenses complémentaires relatives aux travaux de la rivière Blanche dans le rapport de l'année courante, sous la rubrique partie nord-ouest du district de Nipissing.

Dépenses de l'exercice 1907-1908, $7,839.54.

RIVIÈRE BLANCHE (BRAS DU SUD).

Le bras du sud de la rivière Blanche coule vers le sud-est parallèlement et à environ 11 milles au nord-est de la rivière de Montréal, toutes deux se jettant dans le lac Témiscamingue après avoir recueilli les eaux du grand bassin en traversant la partie nord-ouest du district de Nipissing.

Les améliorations demandées consistent principalement dans l'abatage des arbres qui surplombent les passes resserrées ou qui y sont enracinés, de même que les parties de la rivière où la largeur entre les rives varie de 75 à 150 pieds, ce qui rend la navigation difficile.

Pendant sa dernière session, le parlement vota $5,000 pour améliorer ce cours d'eau. Conséquemment, on construisit et on perfectionna peu après, au prix de $1,400 une installation comprenant une cuisine flottante, des dortoirs, un bac couvert, et mû par un attelage, des "pointers" (embarcation pointue des deux bouts), un outillage, etc. Les travaux commencèrent le 25 juillet et furent interrompus le 15 octobre. On améliora considérablement l'entrée de la rivière ainsi que les passes resserrées. On enleva et on empila environ 250 pièces de bois fondrier et plus de 5,000 billes provenant des arbres en surplomb à intervalles le long de la rive, au prix de $2.40 la pièce pour les premières et de 60 cents pour les autres. Le travail avança à une allure moyenne de trois milles de rivière nettoyés par mois.

L'installation fut remisée pendant l'hiver, à Charlton, où on l'inspecta et on la répara en vue des travaux à exécuter en 1908.

Dépense pendant l'exercice 190-1908, $4,525.54.

BLIND RIVER.

Blind-River est le nom d'un village sur le chenal nord, du lac Huron, dans le district d'Algoma, et aussi une station sur la ligne du C.P.R. On s'y livre à un commerce actif de bois de construction.

A la dernière session du parlement, un crédit de $6,000 fut affecté à des améliorations, et le 27 mai dernier, autorisation fut donnée de dépenser $3,400 pour construire un prolongement au quai et $1,500 pour une annexe à l'entrepôt, les travaux devant être exécutés à la journée.

On commença par le prolongement du quai le 29 juin; ce travail fut achevé le 29 février. Il consistait dans le prolongement de l' " L " de l'ouest, de 100 pieds de long sur 30 de large.

Quant à l'annexe à l'entrepôt commencée le 13 juillet et achevée le 12 octobre, elle se composait d'un bâtiment de 38 pieds et demi de large sur 70 de long.

Comme les crédits autorisés étaient insuffisants pour terminer cet ouvrage, on vota un crédit supplémentaire de $500 le 30 septembre dernier.

Le 21 mai dernier, autorisation fut donnée d'exécuter certains travaux de dragage à cet endroit. Ces travaux firent l'objet d'un contrat signé le 12 juillet dernier avec C. S. Boone et Cie, de Toronto, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chalan à déblais: roc, $4; tous autres déblais, 18½ cents.

Le dragage commencé le 13 juillet a été achevé le 26 octobre pour la saison. Il consistait dans l'élargissement et le creusage du chenal conduisant au quai du gouvernement, portant ainsi la largeur minimum de 100 à 150 pieds et la largeur maximum à 215 pieds. En même temps, l'on construisait un bassin de manœuvre sur le devant du quai du gouvernement, de 280 pieds de large.

Dépenses totales pour l'exercice 1907-8:—

Améliorations au quai	$ 5,489 01
Dragage	15,535 82

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington, dans le comté de Wentworth, n'est qu'une tranchée pratiquée à travers des terrains bas qui séparent le lac Ontario d'une vaste nappe d'eau appelée baie de Burlington. Cette tranchée permet aux bateaux d'atteindre les quais de la ville de Hamilton. Au-dessus, on a construit un pont tournant.

Le 18 décembre dernier, autorisation a été donnée de dépenser $725 pour replanchéier le pont en travaillant à la journée.

L'ouvrage commencé le 9 mars et achevé le 31 du même mois a consisté à refaire le plancher du pont entier qui a 262 pieds 3 dixièmes de long et 20 pieds de large.

Le 9 octobre dernier, autorisaation a été donnée de dépenser $500 pour des réparations provisoires à l'appontement sud du chenal.

L'ouvrage a été exécuté entre le 29 octobre et le 14 novembre. Il consistait dans la pose de grandes pierres le long du côté sud de l'appontement sur une longueur d'environ 150 pieds et à l'extrémité extérieure du massif supportant le phare.

Le 3 août 106, autorisation a été donnée de préparer les plans et devis d'un contrat pour la construction d'un massif de tête à l'extrémité est de l'appontement sud du chenal, de 40 pieds sur 38, sa substruction devant être en encaissement et sa superstructure en béton.

Un contrat a été signé avec M. Joseph Battle, de Thorold, pour achever l'ouvrage au prix de $9,496.20.

Jusqu'à maintenant, il n'a été fait aucune autre dépense.

Le 30 mai dernier, autorisation a été donnée de dépenser $750 pour construire un débarcadère destiné aux petits bateaux à l'angle formé par la pile sud du chenal et du massif de tête supportant le phare, à l'extrémité ouest.

L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 24. Il consiste en un quai sur pilots de 10 pieds de large sur 80 de long; on a aussi pratiqué une ouverture dans la pile sud près du Yacht Club Royal, Hamilton, pour permettre au courant d'emporter les déchets accumulés à cet endroit.

Le 30 avril dernier, autorisation a été donnée de dépenser $500 pour réparer la maçonnerie du pont-tournant situé à cet endroit.

On a enlevé 4 pouces de la façade en pierres de la culée nord, afin de permettre au pont de tourner plus aisément. On a également construit un butoir en béton pour l'appui du pont. La culée en béton a 16 pieds de long sur 3 de large et 10 de haut. de haut.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $675.52.

CALLENDAR.

Callendar, ville d'environ 1,000 habitants, est située sur la rive ouest du lac Nipissing, sur l'embranchement du G.T.R. vers North-Bay, à 9 milles au sud de cette ville. Les principales industries sont le commerce du bois et le trafic général.

A la dernière session du parlement, on a voté $800 pour agrandir le quai à cet endroit.

Le travail a été exécuté à la journée du 4 juillet au 14 août, et a consisté dans la construction d'un crib et de travées, de 33 pieds sur 20 à l'extrémité extérieure, et de 47 sur 20 à l'extrémité intérieure, ainsi que dans l'achèvement de l'abord en pierre de 60 pieds de long sur 16 de large au sommet.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $809.61.

COBOURG.

Cobourg est une grande ville sur la rive nord du lac Ontario, dans le comté de Northumberland, sur la ligne principale du G.T.R., à 66 milles à l'est de Toronto.

A la dernière session du parlement, on a voté $67,500 pour faire des améliorations à cet endroit, sur lesquels on a prélevé le 22 juillet $4,000 pour réparer les appontements.

Le travail a été commencé le 24 avril et achevé le 18 septembre. Il consistait à rebâtir depuis le niveau de l'eau l'extrémité est de l'esplanade nord, de 405 pieds de long sur 23 de large.

Le 21 mai dernier, autorisation a été donnée d'exécuter certains travaux de dragage. Un contrat fut signé avec M. W. E. Phin, de Welland, le 5 juillet dernier, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chalan à déblais: roc, $2.50; tous autres déblais, 11 cents. Ce travail a été commencé le 7 juin et terminé pour la saison le 14 novembre. Pendant ce temps, la drague a enlevé 188,279 yards cubes d'argile et de sable, et creusé un chenal d'accès au port de 1,020 pieds de long sur 120 de large. De plus, dans le port extérieur; on a dragué 600 pieds de long sur une largeur minimum de 125 pieds et maximum de 340, et, dans le port intérieur, 530 pieds de long sur une largeur minimum de 160 pieds et maximum de 380.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8:—

Construction et améliorations	$ 4,299 46
Dragage	21,290 88

COLBORNE.

Colborne est situé sur la rive nord du lac Ontario, à une distance de 14 milles à l'est de Cobourg. Sa population est de 1,000 habitants.

Autorisation a été donnée, le 20 octobre 1905, de préparer des plans et des devis pour un contrat concernant la construction d'un quai à cet endroit.

Ces documents ont été dûment établis, et le 8 novembre dernier, un contrat a été signé avec avec MM. Kastner et Porter, de Wiarton, pour l'exécution de l'ouvrage au montant de $12,990.

Le travail a été commencé le 26 novembre et est encore en voie d'exécution. Il comprend la construction d'un appontement sur cribs et travées, de 228 pieds de long sur 20 de large, avec un abord en pierre le reliant au rivage, de 250 pieds de long sur 16 de large au sommet.

L'emplacement primitivement choisi a été changé et on construit maintenant l'appontement au pied de la grand'route, ce qui augmente la longueur de l'abord en pierre de 100 pieds.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $368.11.

COLCHESTER.

Colchester est un village situé sur la rive nord du lac Erié, à environ 4 milles au sud de Harrow, et 14 milles de la rivière Détroit. Harrow est le point le plus rapproché possédant une station de chemin de fer. Population, 200 habitants.

La somme de $503.32 ayant été votée pour les dépenses, les travaux ont été commencés le 2 août et continués jusqu'au 23 novembre 1907, date à laquelle le quai a été achevé. Ils consistaient dans la construction de la superstructure d'un massif extérieur, de 28 pieds sur 12, composé de murs en béton et de remplage en pierres, dans la mise en place d'une petite quantité de remplage additionnl dans le reste du quai, ainsi que dans un empierrement supplémentaire de l'abord.

Un léger affouillement s'étant produit à l'extrémité extérieure de la construction, cette partie de l'ouvrage s'est par suite quelque peu affaissée. Lorsque ce mouvement se sera arrêté, la superstructure en béton pourra aisément être nivelée et exhaussée à la dimension voulue.

Dépense totale depuis le 1er avril 1907 jusqu'au 31 mars 1908, $503.11.

CUMBERLAND.

Le village de Cumberland, comté de Russell, est situé à 20 milles en aval d'Ottawa et à 2 milles au sud de Buckingham-Junction, sur le C.P.R. En dehors du service régulier du bac, le quai public, construit en 1905, sert au trafic considérable des navires de passagers et de marchandises qui parcourent la rivière Ottawa.

(Pour les détails de construction, voir le rapport de l'exercice 1906-7.)

En 1907, on a fait de menues réparations à l'entrepôt, à la cale et aux défenses, et construit un garde-fou en bois de 178 pieds de long. La chaussée d'accès au quai a été inclinée suivant une pente de 14 pour 100, sur 180 pieds de long, par un entaillement du roc, et les abords en contre-bas exhaussés, le tout au prix de $346.43.

RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

La rivière des Français coule à travers le district de Nipissing depuis le lac du même nom jusqu'à la baie du Nord (North-Bay). A sa sortie du lac, elle forme cinq bras.

A la dernière session du parlement, on a voté un crédit de $18,000 pour la construction de deux digues en bois sur le bras principal de la rivière des Français, près du lac Nipissing, destinées à maintenir le niveau de ce lac à une hauteur constante, ce qui aiderait à la navigation. Le 12 mars, autorisation a été donnée d'entreprendre les travaux à la journée, ils furent commencés le 25 juillet et achevés le 18 janvier.

Ils consistent dans la construction de deux digues en bois près des chutes de la Grande et de la Petite Chaudière, l'une d'environ 90 pieds de long, et l'autre de 75.

Dépense totale pendant l'exercice 1907-8, $12,098.43.

GODERICH.

Goderich est le chef-lieu du comté de Huron, situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles de Sarnia et 63 milles de London. C'est le terminus de l'embranchement du Grand-Tronc, Buffalo et Goderich, ainsi que celui du C.P.R., Guelph et Goderich. Sa population est d'environ 5,500 habitants.

Sur la façade du port se trouve une des minoteries les plus importantes du Canada, d'une capacité productrice de 1,200 barils de farine par jour.

En 1906, on a achevé la construction en cet endroit d'un nouvel élévateur. Cet ouvrage est du type le plus moderne, en béton armé, et a une capacité d'un demi-million de minots. Pendant la saison de navigation de 1907, il a emmagasiné environ 3,350,000 minots de blé et déchargé environ 1,131,000 minots pour la consommation de la minoterie.

La construction de la nouvelle gare terminus et de son chantier a été terminée au cours de l'an dernier par le C.P.R.

Les environs fournissent une grande quantité de produits de la ferme. La ville est aussi une station estivale renommée; trois lignes de navigation y font escale; les navires transportant le grain à l'élévateur et à la minoterie ont un fort tirant d'eau et prennent leurs cargaisons principalement à Fort-William.

Le port offre un excellent refuge, car il est pour ainsi dire le seul accessible aux navires de forts tirants d'eau sur la rive est du lac Huron.

A la dernière session du parlement on a voté $113,000 pour améliorer ce port.

Dragage.—Le 10 mai 1907, autorisation fut donnée de commencer le dragage. Le contrat avait été signé avec W. L. Horton, de Goderich, au montant de 25 cents par yard cube, mesuré au chaland, pour tous les déblais autre que le roc, et de $4 par yard cube de roc mesuré de la même manière.

Le dragage fut commencé le 14 mai et continué jusqu'au 14 juin 1907, époque à laquelle on suspendit provisoirement les travaux. On les reprit le 25 juillet suivant et on les continua jusqu'au 30 novembre 1907; à ce moment, ils furent arrêtés pour la saison.

On a enlevé environ 37,056¾ yards cubes de sable et de gravier et 4,537¼ yards cubes de roc du port intérieur, du chenal entre les jetées et de l'entrée extérieure du port.

Réparations aux quais, etc.

Le 14 mai 1907, autorisation fut donnée de dépenser $9,500 en réparations à la journée aux jetées et l'installation de lumières sur le brise-lames.

Les réparations furent commencées le 1er août 1907 et achevées le 26 mars 1908. Elles consistaient dans le nivellement de 424 pieds de la jetée nord et dans le renouvellement de sa plate-forme, l'exhaussement de 100 pieds de l'extrémité extérieure de cette jetée, qui s'était enfoncée d'environ 3 pieds, et le renouvellement partiel de sa plate-forme.

Deux anciens encaissements, situés à peu près à la moitié et sur le côté nord de la jetée nord, furent rasés jusqu'au niveau des eaux basses Le bois qu'on en retira fut employé au revêtement d'une ouverture adjacente de 60 pieds de long entre la substruction et la superstructure de cette jetée.

A la jetée sud, on a remplacé 90 pieds de lisses en bois de la superstructure sur sa face sud, ainsi que réparé une brèche de 14 pieds de long à la base, 28 au sommet et 7 pieds de hauteur, située à l'extrémité extérieure et sur la face nord de la jetée, au moyen de traversines et de remplage. On a aussi remplacé quatre poteaux de défense et fait quelques menues réparations générales.

En mai 907, le ministère a fait ériger deux réverbères sur le brise-lames submergé, un à chaque extrémité de la construction, et durant toute la saison, on les a laissés en place.

Brise-lames.—Le 23 janvier 1908, un contrat a été signé avec M. Wm Bermingham, de Kingston, pour l'achèvement d'un brise-lames de 500 pieds, déjà construit partiellement lorsqu'il fut gravement endommagé par de violentes tempêtes le 19 octobre 1905 et les jours suivants. Le montant du contrat est de $94,700.

Le 31 mars 1908, le travail n'avait pas encore été commencé.

Dépense totale, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, y compris le dragage, les réparations, etc., $33,728.66.

GORE'S-LANDING.

Gore's-Landing est un petit village d'environ 100 habitants, dans le comté de Northumberland, sur la rive sud du lac au Riz, à 12 milles au nord de Cobourg.

A la dernière session du parlement, la somme de $1,000 a été votée pour l'achèvement du quai, et, le 14 mai dernier, autorisation a été donnée de commencer les travaux à la journée.

Le travail a été commencé le 19 juin et continué pendant la saison jusqu'au 8 décembre. Il consistait dans le remplage en pierres de l'appontement.

Dépense totale pour l'exercice 1907-1908, $379.55.

PONT DE LA GRANDE RIVIÈRE.

C'est un pont public reliant les deux berges de la Grande Rivière, au village d'York, dans le comté d'Haldimand. Il est situé à 5 milles de Caledonia, station de chemin de fer la plus rapprochée.

Autorisation a été reçue de dépenser $1,675 pour réparer ce pont à la journée.

Les travaux ont été commencés le 1er octobre 1907, achevés le 30 janvier 1908 et ont consisté dans la mise en place de deux rangées de longerons de 6 pouces sur 12, sur la longueur de 165 pieds de l'abord sur chevalets relié au pont; l'enlèvement d'une grande quantité de remplage de l'abord en terre; la construction d'un talutage en pierres perdues pour garantir la digue en terre contre les érosions; le renouvellement d'une partie du plancher de l'abord sur chevalets et des travées; la pose de 40 armatures courbées en fer, 5 à l'intérieur de chaque ferme, afin de consolider la semelle supérieure qui avait une tendance caractérisée à fléchir.

Dépense totale entre le 1er avril 1907 et le 31 mars 1908, $1,644.76.

GRAND BEND.

Grand Bend est un village sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Sauble, à environ 13 milles de Parkhill, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée. Il est distant de 15 milles d'Exeter et à environ 30 milles au sud de Goderich.

Le 14 mai 1907, autorisation a été donnée de dépenser, en travail à la journée, la somme de $550 pour reconstruire l'abord de 100 pieds de long attenant au brise-lames. Les travaux ont été commencés le 19 juin 1907. L'ouvrage n'avança qu'avec difficulté, et, en octobre, la partie achevée déjà depuis le 19 juin fut complètement détruite par la crue de la rivière.

Comme il était évident que, jusqu'à ce que la barre située à l'embouchure de la rivière soit ouverte suivant les dimensions nécessaires, on pouvait redouter de nouvelles inondations à l'emplacement de l'abord, tous les matériaux endommagés furent recueillis et remisés en lieu sûr, et l'on cessa tout travail en cet endroit, le 31 octobre 9107, jusqu'à nouvel ordre.

On a fait quelques légères réparations à la plate-forme de l'appontement, et une partie de son remplage en pierres qui avait tassé a été renouvelée.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $344.84.

ILE GRIFFITH.

L'île Griffith est la plus grande des trois îles de la baie Georgienne à l'entrée de la baie de Colpoy et de Owen-Sound. Elle a une superficie d'environ 3,000 acres dont

une grande partie est cultivable. Il existe une scierie dans l'île près du quai. Cette île est d'ailleurs bien boisée et possède une population de 100 âmes.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $1,000 pour la construction d'un quai, et, le 14 mars dernier, autorisation a été donnée d'entreprendre le travail à la journée.

L'ouvrage, commencé le 18 juillet, a été achevé le 1er septembre et se compose d'un massif en encaissement, de 24 pieds de large par 40 de long.

Dépense totale pendant l'exercice 1907-1908, $949.27.

HAILEYBURY.

La ville d'Haileybury, sur la rive ouest du lac Témiscamingue, est le port principal situé sur la ligne du chemin de fer Toronto-Ontario-nord, à 108 milles de la baie du Nord. Elle est le point de jonction naturel du trafic par voie ferrée et par voie de navigation. Cette dernière s'étend sur une longueur de 150 milles. Sa distance est de 5 milles de Cobalt, centre d'un important district minier.

La construction du quai a été commencée en 1900-1901, et continuée à intervalles irréguliers jusqu'à son achèvement en 1907, au montant total de $24,269.56. (Les détails de construction se trouvent dans le rapport pour l'exercice 1906-1907.)

En juin et juillet 1907, on a construit un garde-fou en fer forgé creux de 3 lignes sur lisse en béton le long du côté sud de l'abord du quai (de 516 pieds de long), semblable à celui primitivement établi le long du côté nord, et le quai a été renivelé au prix de $526.23, imputables à l'administration des ports d'Ontario.

En octobre 1907, l'abord du quai se trouvant en mauvais état à cause de l'excès de trafic, de la saison pluvieuse et par suite d'un égouttage insuffisant, a été améliorée par l'adjonction de tuyaux de drainage verticaux et de capes en fer forgé au prix d'environ $50. On a également peinturé le garde-fous des deux côtés de l'abord.

Dépense pendant l'exercice 1907-1908, $722.45.

HAMILTON.

Hamilton, ville du comté de Wentworth, est situé sur la rive sud de la baie de Burlington, à l'extrémité ouest du lac Ontario. Population, 65,000 habitants.

Le 20 avril 1906, un contrat a été signé avec M. A. A. MacDonald, de Hamilton, pour la construction d'un mur de revêtement en pilotage avec substruction en pierre et superstructure en béton, et à paroi en pilots d'acier entrecroisés; l'ouvrage avait 1,230 pieds de long sur 10 de large au sommet, et devait coûter $71,000.

Les travaux ont été commencés le 27 juin 1906 et achevés le 18 novembre dernier.

Le 21 mai dernier, autorisation fut donnée de faire certains travaux de dragage, pour lesquels un contrat fut signé le 5 juillet avec M. W. E. Phin, de Welland, aux prix suivants par yard cube; mesuré au chaland: roc, $2; tous autres déblais, 2,5 cents.

Le dragage commencé le 3 septembre a été interrompu pour la saison le 30 novembre; pendant ce temps, la drague a enlevé 52,778 yards cubes d'argile et de sable, creusé et élargi les abords des quais de la compagnie de navigation à vapeur Hamilton et de McKay, ainsi que certains endroits particuliers où font escale les grands navires.

Dépense totale pour l'exercice 1907-1908: constructions et améliorations, $41,757.39; dragage, $6,588.96.

RIVIÈRE HOLLAND.

Le 22 septembre 1905, le lot n° 20 et un quai furent achetés de John Rogers et de sa femme au prix de $500. Les autres dépenses pour cet exercice se sont élevées à $73.30.

Avant d'en prendre possession, le gouvernement avait fait réparer ce quai au prix d'environ $500.

RUISSEAU DE JEANNETTE.

Le quai est situé sur la berge sud de la rivière Thames, vis-à-vis du ruisseau de Jeannette, dans le comté de Kent, à environ 14 milles de la ville de Chatham, et 4 milles de l'embouchure de la ville de Chatham, et 4 milles de l'embouchure de la rivière Thames.

Il a été construit pour la commodité du district agricole environnant qui est très prospère, et afin de lui permettre d'expédier ses produits par eau, et d'importer du charbon, du bois de construction et autres matériaux.

Le 9 août 1907, autorisation a été reçue de faire le dragage nécessaire sur le front et les abords du dock. Le travail devait être exécuté par la compagnie de dragage et d'entreprises générales de Chatham, au prix de 20 cts par yard cube, mesuré au chaland.

Les opérations furent commencées et achevées entre le 19 et le 22 août 1907. Elles consistèrent dans le dragage à une profondeur de 12 pieds au-dessous des basses eaux de la surface située en avant et contre les abords du dock, où il n'y avait qu'une profondeur inférieure à 12 pieds. On retira 1,214 yards cubes d'argile.

A la dernière session du parlement, on vota $1,800 pour l'achèvement du quai à l'embouchure de la rivière, et le 14 mai, autorisation fut donnée de commencer les travaux à la journée.

Ils furent entamés le 1er juin et continués jusqu'au 30 septembre 1907, époque à laquelle les fonds furent épuisés. L'ouvrage exécuté consistait dans la construction d'un mur en béton de 220 pieds de long et de 5 pieds 3 pouces de haut, avec une épaisseur moyenne de 3 pieds 6 pouces; d'un revêtement de protection en pilotage de 70 pieds, à l'extrémité inférieure du dock pour le garantir contre l'érosion produite par les vagues; enfin, dans l'acquisition et la mise en place d'environ 2,000 yards cubes de remplage en arrière du mur en béton, et dans la construction de 5 pilots d'amarrage.

Dépense totale depuis le 1er avril 1907 jusqu'au 31 mars 1908, $1,799.82.

KEARNEY.

Kearney est un village situé sur la rivière Magnetawan, dans le district de Parry-Sound, à environ 7 milles de la jonction dite Scotia, sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc de Toronto à North-Bay. Population, 550 habitants. C'est un centre exclusivement forestier et manufacturier.

A la dernière session du parlement, on vota $800 pour la construction d'un quai, et, le 14 mai dernier, autorisation fut donnée de commencer les travaux à la journée.

L'ouvrage, terminé le 10 septembre, comportait la construction d'un quai en encaissement de 136 pieds de long, chargé en terre, et dans le nivellement d'un abord situé en arrière.

Dépense totale pour l'exercice 1907-1908, $756.61.

KINCARDINE.

Kincardine est une ville prospère située sur la rive est du lac Huron, dans le comté de Bruce, à 39 milles au sud de Southampton et à 32 milles au nord de Goderich. C'est le terminus de l'embranchement Wellington, Grey et Bruce du G.T.R. Population, environ 3,000 habitants.

A la dernière session du parlement, on vota $4,500 pour réparer les quais et faire du dragage, et, le 14 mai 1907, autorisation fut donnée de dépenser cette somme.

Le 3 juin, on commença à réparer à la journée les appontements, et le 29 novembre, les travaux furent suspendus pour l'hiver. On avait à ce moment enlevé environ 275 pieds de cours de palplanches qui se trouvaient déchaussées et on les avait employées

presque entièrement pour niveler environ la même longueur à l'appontement nord. L'extrémité extérieure de l'appontement sud avait été recouverte, l'encaissement de cet ouvrage réparé à différents endroits et quelques longerons neufs posés.

Le 3 juin 1907, autorisation fut reçue de procéder au dragage, un contrat ayant été signé avec M W. L. Horton, de Goderich, à raison de 25 cents par yard cube, mesuré au chaland. Les travaux furent commencés le 18 juin et achevés le 2 juillet 1907; pendant ce temps, on enleva environ 8,000 yards cubes de sable et de gravier, en creusant un chenal de 100 pieds de large et 18 de profondeur au-dessous des basses eaux entre les appontements, et de 25 pieds de large, atteignant une profondeur de 14 pieds sur le côté du port intérieur.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, y compris le dragae, les réparations, etc., $3,725.54.

KINGSVILLE.

Kingsville est situé sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à environ 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit, et sur la ligne du chemin de fer Père Marquette. Sa population est d'environ 1,600 habitants.

Le 14 mai 1907, autorisation fut reçue de dépenser en travail à la journée la somme de $400 pour réparer le brise-lames de l'est.

Les travaux furent commencés le 2 mars et achevés le 14 du même mois. Ils consistèrent en réparations générales à la plate-forme de l'appontement est, ainsi que dans le renouvellement de 127 pieds de défenses horizontales sur sa face intérieure.

Dépenses pour l'exercice, $392.83.

LANCASTER.

Lancaster est un village desservi par la poste dans le comté de Glengarry, sur le Saint-Laurent, et une station sur la ligne G.T.R., à 13 milles à l'est de Cornwall.

En février 1901, on commença à construire un quai, qui, bien qu'incomplètement terminé, fut ouvert au trafic en mai suivant. Il comprend un massif de tête en pilotage de 84 pieds de long sur 72 de large, un abord en pilotage, de 25 pieds par 21, et une chaussée en pierres de 493 pieds de long jusqu'à la rue Water, sur 21 pieds de large au sommet, avec des tubes de pierres posées à la main d'une pente de ½ sur ses deux faces. Un garde-fou en fer creux de 1 pouce et demi, placé des deux côtés avec, (à chaque 10 pieds), des poteaux en cèdre, ainsi qu'un entrepôt et une salle d'attente établis sur le massif de tête, complètent la construction.

Les travaux ont été exécutés à la journée, au prix de $5,013 en 1900-1, et de $4,862.77 en 1901-2, époque à laquelle ils ont été achevés.

En 1904 et 1906, on a fait de menues réparations et des améliorations au prix total de $770.91.

En mai 1906, on a renouvelé 164 pieds de défenses horizontales en chêne de 8 pouces sur 10, et 1,880 pieds de plancher en madriers de pin de 3 pouces. On a réparé la porte de l'entrepôt et gravelé partiellement l'abord.

Pendant le mois de septembre 1907, on a dépensé $149.73 pour élargir le hangar à marchandises sur la face ouest, qui a 35 pieds sur 20.

LEAMINGTON.

Leamington est un village prospère situé sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à environ 37 milles de la ville de Windsor, sur les lignes de chemins de fer Père Marquette et Michigan Central. Sa population est d'environ 1,800 habitants. C'est le centre d'un district agricole florissant. On exploite dans les environs un grand nombre de puits à pétrole.

A la dernière session du parlement, on a voté la somme de $2,000 pour réparer les appontements, et, le 29 août 1907, autorisation a été reçue de commencer le travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 1er octobre 1907 et continuaient à avancer à la fin de l'exercice.

L'ouvrage exécuté comprenait: la remise à neuf de la plate-forme de la partie de l'appontement du côté de terre; l'enlèvement du cours de palplanches sur une longueur de 112 pieds de la face est et à l'extrémité de l'appontement du côté de terre; le fonçage de huit pilots en chêne et du clayonnage qu'ils comportent; la réparation des fondations de l'entreprise; la pose de 152 pieds de clayonnage sur la face est de l'appontement, ainsi que des réparations générales à l'extrémité de l'appontement, du côté de la mer.

Dépense totale du 1er avril 1907, au 31 mars 1908, $1,989.42.

LION'S HEAD.

Lion's Head, village d'environ 600 habitants, est situé sur la rive ouest de la baie Georgienne, dans le canton d'Eastnor et le comté de Bruce, à 22 milles au nord de Wiarton.

A la dernière session du parlement, la somme de $5,000 a été affectée à l'agrandissement du quai, et, le 13 juin dernier, autorisation a été donnée de préparer un contrat à cet effet, avec plans et devis.

L'entreprise a été accordée à MM. Kastner et Porter, de Wiarton, au montant de $6,990.

Les travaux, commencés le 10 février, sont en cours d'exécution et consistent dans la construction d'un encaissement en bois, de 100 pieds de long sur 25 de large et 22 de haut, reposant sur des fondations en pierre, couvert en planches et situé à l'extrémité sud-est de l'ancien quai.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $3,875.67.

MALLORYTOWN.

Mallorytown est une petite ville sur la ligne principale du Grand-Tronc, à 14 milles à l'ouest de Brockville, dans le comté de Leeds.

Le 6 juin dernier, autorisation a été donnée de dépenser la somme de $325 pour réparer le pavillon sis en cet endroit.

Le travail a été entrepris le 10 juin et complété le 15 juillet; il a consisté dans la reconstruction du pavillon qui avait été renversé par un tourbillon de vent.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $277.55.

RUISSEAU MCGREGOR.

Le ruisseau McGregor, dans le comté de Kent, coule à travers la partie sud-est de la ville de Chatham et se jette dans la rivière Thames.

A la dernière session du parlement, on a attribué la somme de $550 à l'achèvement d'un mur de revêtement en béton, situé à la pointe Barrack, au parc Tecumseh, Chatham, et, le 3 juillet 1907, autorisation a été donnée de commencer les travaux.

Au cours de l'année précédente, un arrangement avait été conclu avec Robert J. Riddell, de Chatham, pour le fonçage des pilots nécessaires et la mise en place d'une charpente en treillis, ainsi que la construction d'un mur en béton, ce béton devant être payé à raison de $6.50 le yard cube, mis en place.

Le travail a été repris le 10 août et achevé le 28 septembre 1907; il a consisté dans la construction d'un mur de revêtement en béton de 36 pieds de long, de 9 pieds 3 pouces de haut et d'une largeur moyenne de 3 pieds, ainsi que dans la pose de quelques entretoises entre le mur et les pilots d'ancrage en arrière. On a fait 51 yards cubes de bétonnage.

La ville de Chatham fit faire ensuite le remplage et le talutage nécessaires en arrière du mur, tel que le conseil municipal en avait précédemment convenu.

Le 21 janvier 1908, un glissement se produisit dans le barrage supérieur en arrière du mur, exerçant sur celui-ci une violente pression et le brisant ainsi en plusieurs endroits. Le 18 février 1908, autorisation fut donnée de signer un contrat avec M. John Flook, de Chatham, pour l'exécution de réparations nécessaires à ce mur endommagé, au prix de $847.30. L'ouvrage a été commencé le 2 mars, et était en bonne voie à la fin de l'année fiscale.

Dépense de l'exercice, $660.51.

MEAFORD.

Meaford, ville et municipalité dans le comté de Grey, est situé sur la rive ouest de la Baie Georgienne, à 21 milles à l'ouest de Collingwood et à 20 milles à l'est d'Owen-Sound. C'est le terminus de la division du Grand-Tronc. Sa population est de 2,500 habitants.

Le 21 mai dernier, autorisation a été donnée de faire certains travaux de dragage, pour lesquels un contrat a été signé le 6 juillet dernier avec R. Weddell et Cie, de Trenton, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chaland: roc, $2.30; tous autres déblais, 34 cents.

L'ouvrage exécuté entre le 16 août et le 2 novembre, a consisté à draguer les abords des ports intérieur et extérieur, à les élargir et à les approfondir jusqu'à 20 pieds au-dessous des basses eaux.

On a aussi retiré un chaland coulé dans l'angle formé par l'L et l'appontement ouest, où, depuis nombre d'années, il obstruait la navigation.

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $30,000 au prolongement du brise-lames et à des réparations.

Un contrat a été signé à cet effet avec M. Jos. Battle, de Thorold, au montant de $34,742.87.

L'ouvrage comporte la construction d'un mur de revêtement d'environ 300 pieds de long, ainsi que d'un cours provisoire de madriers jointifs de 133 pieds de long, et dans le prolongement du brise-lames extérieur en béton de 50 pieds vers l'est.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8:—

Construction et améliorations	$ 754 83
Dragage	15,835 94

NORTH-BAY.

North-Bay, centre des chemins de fer dans le district de Nipissing, est située sur la rive nord du lac du même nom. Cette ville est très importante et s'accroît rapidement.

En 1899, on y a construit un appontement au prix de $17,941.40. La construction comprend: un débarcadère de 1,030 pieds de long et dont l'extrémité du large, de 250 pieds, est en forme d' " L ". L'extrémité de terre, sur une longueur de 789 pieds, est en pilotis et la partie extérieure, sur 500 pieds de long, en encaissements à pièces jointives de 25 pieds de large. Un entrepôt de 40 pieds sur 20, occupe le coin intérieur de l' " L ". Pendant les années 1900 à 1903, on a fait un ensemble de dépenses de $4,642.60 pour des améliorations et des réparations à la construction.

De mai à août 1907, on a planchéié en mélèze ou épinette rouge de 3 pouces une surface de 11 pieds de large sur le pilotage et de 9 à 10 pieds sur l'encaissement. On a dû également remettre à neuf en mélèze de 4 pouces une partie du planchéiage en dehors de cette surface centrale et reniveler l'extrémité de terre de l'abord là où elle avait été entraînée par l'eau. Coût des réparations, $1,226.21.

Dépense durant l'exercice 1907-8	$ 3,860 08
Dépense totale au 31 mars 1908	26,444 08

OSHAWA.

Osawa est une ville sur la rive nord du lac Ontario, dans le comté du même nom, et sur la ligne principale du Grand-Tronc, à 34 milles à l'est de Toronto.

A la dernière session du parlement, la somme de $200 a été affectée à des réparations au tramway et aux hangars à charbon, ainsi qu'au toit de ces derniers. Le 17 avril dernier, autorisation a été donnée de commencer les travaux à la journée.

L'ouvrage, entrepris le 28 mai et terminé le 24 septembre, a consisté à réparer la voie du tramway conduisant aux hangars à charbon, ainsi que le toit de ces derniers.

Le 28 septembre dernier, autorisation a été donnée d'acheter deux des hangars à charbon situés sur le quai et appartenant à la Cie Rathbun, de Desoronto, au prix de $700.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $900.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette au fond de l'Owen-Sound, bras de la Baie Georgienne, dans le comté de Grey.

Le 21 mai dernier, autorisation a été donnée d'exécuter certains travaux de dragage pour lesquels un contrat avait été signé le 29 juin dernier avec M. A. F. Bowman, de Southampton, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chaland: roc, $2; tous autres déblais, 20 cents; et en cas de déversement direct une indemnité des ⅔ des prix susmentionnés.

Les travaux, commencés le 14 mai et interrompus pour la saison le 10 août, ont consisté dans l'élargissement et le creusage des abords du port. On a enlevé 104,373 yards cubes d'argile et de sable, dont 4,787 ont été déversés directement.

Le 17 juin dernier, autorisation a été donnée de faire cinq journées de dragage aux quais en bois de Carney, et les déblais supplémentaires mentionnés ci-dessus ont été enlevés d'une tranchée pratiqué à cet endroit.

Le 21 novembre 1906, un contrat a été signé avec MM. Green et McKinnon pour la construction d'un mur de revêtement en béton sur le côté est de la rivière Sydenham dans ce port, d'une longueur d'environ 450 pieds, au montant de $11,355.

Cet ouvrage a été commencé le 20 mai et achevé le 1er novembre.

Le 28 mai dernier, autorisation a été donnée de remplacer par une file de palplanches embouvetées le pilotage à parois pleines, au prix de $622, et, le 19 août dernier, de poser 300 pieds de garde-fou sur le mur, au prix de $190. On a aussi placé le long de ce mur des chaînes de sauvetage, et construit un petit débarcadère au prix de $30.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8:

Pour dragage	$20,997 83
Pour constructions et améliorations	12,740 50

PARRY-SOUND.

Parry-Sound est situé sur la rive est de la baie Georgienne, dans le district de Parry-Sound. Population, 3,000 âmes. Le bois de charpente forme l'objet principal de son commerce.

A la dernière session du parlement, la somme de $1,500 a été affectée à un agrandissement du quai, et, le 14 mai, autorisation a été donnée de commencer les travaux à la journée.

L'ouvrage, entrepris le 12 juin, a été achevé le 31 juillet, et a consisté dans l'agrandissement du quai, de 60½ pieds de long sur 30 de large.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $1,560.02.

ÎLE PELÉE.

L'île Pelée est située à l'extrémité ouest du lac Erié, à 35 milles au sud-est de l'embouchure de la rivière Détroit et à 16 milles au sud de Kingsville, comté d'Essex. Sa population est d'environ 600 habitants. Elle fournit du raisin, du vin, des fruits, et des produits de la ferme.

Le 20 septembre 1907, autorisation a été donnée de dépenser $1,500 en travail à la journée, pour exécuter des réparations urgentes au dock, sur la partie ouest de l'île.

Les travaux ont été commencés le 2 novembre 1907 et continués jusqu'au 23 mars 1908. Ils comprennaient les ouvrages suivants: l'exhaussement du massif extérieur du dock, large de 40 pieds, de trois épaisseurs de pièce de bois à son extrémité extérieure et de deux épaisseurs à son extrémité intérieure, ainsi que le remplage en pierres du dit massif; la remise en place de l'ancienne plate-forme sauf une longueur de 45 pieds le long de la façade de l'entrepôt que l'on a construite à neuf; l'exhaussement de l'entrepôt de 2 pieds 7 pouces, la pose de nouvelles moises sous ce bâtiment, ainsi que leur remplage en pierres, et le peinturage à deux couches de l'entrepôt; l'exhaussement, à son extrémité intérieure, de l'abord conduisant au massif du large, suivant une rampe de 105 pieds de long et de côtés 2 et 0 à ses extrémités respectives. Les pierres entraînées par l'eau ont été remplacées et tout l'abord recouvert de glaise et de gravier de manière à former une route carrossable. On a également posé huit poteaux d'ancrage sur le massif extérieur.

A la dernière session du parlement, on a affecté une somme de $5,000 à l'achat de la construction désignée sous le nom de "Dock Scudder", située à l'extrémité nord de l'île, ainsi qu'à l'exécution de réparations nécessaires et d'agrandissements à cet ouvrage. Le 29 juin 1907, autorisation a été donnée de dépenser $3,800 en travaux à la journée pour réparer et agrandir le dock.

Les travaux ont été commencés le 1er novembre 1907 et continués jusqu'au 31 mars 1908. On a fermé avec des encaissements à parois pleines les deux baies extérieures du dock; reconstruit depuis le niveau des eaux basses tous les encaissements existants en bois équarri et on les remplit de pierres; exhaussé l'abord du dock en bois rond; remis en état une partie du remplage de pierres; enfin, recouvert le tout de sable et de glaise pour former ainsi une route carrossable.

Il existe 9 baies entre les encaissements, et, sur les cinq travées intérieures, on a placé des longerons neufs et une plate-forme. Sur les autres travées, on a remis à neuf une partie des solives et de la plate-forme, et utilisé l'ancien matériel partout où il était encore en bon état.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $5,003.80.

RUISSEAU DU BROCHET (PIKE CREEK).

Ruisseau au Brochet est un village du comté d'Essex situé sur un embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, sur la rive sud du lac Saint-Clair, à 10 milles à l'est de la ville de Windsor. Sa population est d'environ 200 âmes. Sa principale industrire est l'agriculture, bien qu'on se livre aussi très activement à la pêche dans le ruisseau.

Le 20 mai 1907, autorisation a été donnée de dépenser $250 en travaux à la journée pour construire un ouvrage de protection en file de palplanches, de 50 pieds de long. sur le côté ouest du ruisseau et à l'extrémité intérieure de la construction déjà existante, destiné à prévenir toute érosion éventuelle de la berge. On a aussi refait le planchéiage d'une partie de l'appontement est.

Les travaux, commencés le 1er juin 1907, ont été achevés le 17 du même mois.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $249.73.

POINTE EDOUARD.

Pointe Edouard est situé à l'extrémité amont et sur la rive droite de la rivière Saint-Clair, dans le comté de Lambton, adjacent à la ville de Sarnia et à 61 milles à l'est de London. C'est la principale escale des vapeurs de la compagnie de Navigation du Nord, qui chargent et déchargent leurs cargaisons dans les vastes hangars de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

A cause de la rapidité du courant que présente en cet endroit la rivière, et de la nature sablonneuse du fond du lac Huron près de Pointe Edouard, une grande quantité de matériaux en suspension dans l'eau se déposent chaque année, ce qui nécessite des travaux de dragage considérables pour conserver au chenal faisant face au dock la largeur et la profondeur nécessaires.

A la dernière session du parlement, une somme de $20,000 a été affectée au dragage, et, le 13 mai 1907, autorisation a été donnée de commencer les travaux, un contrat ayant été signé à cet effet avec MM. Manley et Cie, de Toronto, au prix de 13 cents par yard cube, mesuré au chaland.

Le dragage a été commencé le 29 mai et continué jusqu'au 21 octobre, époque à laquelle le montant de l'appropriation s'est trouvé épuisé. Autorisation a été donnée de reprendre le dragage jusqu'à la fin de la saison; il était en effet d'un grand intérêt pour la navigation que les travaux fussent continués aussi longtemps que l'état atmosphérique pouvait le permettre.

L'ouvrage exécuté a consisté dans l'approfondissement du chenal sur 3,400 pieds le long de la façade du dock, 21 pieds de profondeur au-dessous des basses eaux, et une largeur moyenne de 125 pieds à partir de la face, ainsi que dans le dragage, à la même profondeur et jusqu'à une distance de 375 pieds en dehors du banc du milieu de la portion du port située vis-à-vis et un peu en aval de l'élévateur du Grand-Tronc.

On estime d'ailleurs comme très probable que l'existence de ce banc du milieu est en grande partie la cause pour laquelle le chenal, près de cet endroit et le long du dock, se comble plus rapidement qu'en n'importe quelle autre partie de l'ouvrage; pour ce motif, on a décidé d'enlever le dit banc.

Au cours de l'exécution de ce travail, on a enlevé 298,475 yards cubes de sable et de gravier.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $39,370.32.

RAPIDES DU COCHON (PORK RAPIDS).

Les rapides du Cochon sont situés sur la rivière Montréal, à 7 milles de Latchford, près de l'endroit où ce cours d'eau se jette dans le lac de la Baie. La construction des ouvrages proposés permettra une navigation continue sur le rivière jusqu'à une distance d'environ 40 milles.

A la dernière session du parlement, la somme de $8,000 a été affectée à la construction d'une écluse et d'une digue à cet endroit, et, le 15 mai dernier, autorisation a été donnée de préparer les plans et devis nécessaires pour un contrat à cet effet.

Le 31 mars dernier, les travaux n'étaient pas encore commencés.

Dépense totole pendant l'exercice pour préparation des plans, levés, etc., $303.64.

PORT-ARTHUR.

Brise-lames.

La ville de Port-Arthur est située sur la rivière Kaministiquia, à environ un mille de son embouchure dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, et sur la ligne du C.P.R., à 750 milles de Collingwood.

Le 5 novembre 1906, un contrat a été signé avec M. J. Hogan pour la construction d'un brise-lames.

Pendant le dernier exercice, on a construit en partie la charpente de 7 encaissements disposés comme suit: deux de 18 rangées de haut, quatre de 7 rangées et un de 9 rangées. Environ 3,489,780 pieds M.P. de bois ont été délivrés sur les chantiers.

Dragage.

On a dragué l'emplacement d'une cale sur la propriété de la compagnie métallurgique d'Atikoka, sur 130 pieds de large, 960 de long et 22 de profondeur au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage.

Le chenal a été approfondi le long du dock à charbon et à minerai du chemin de fer Nord-Canadien.

On a également dragué le port à l'extrémité sud du brise-lames, ainsi que devant la façade de l'élévateur A du chemin de fer Nord-Canadien, devant celle du dock en acier du même chemin de fer, et à l'élévateur King.

Pendant l'hiver, on a pris des sondages dans le chenal d'entrée du port, à la cale d'Atikokan; ansi que dans le chenal conduisant à l'élévateur King.

La dépense totale pour l'exercice clos le 31 mars 1908, y compris le dragage, la construction, les améliorations, etc., s'est élevée à $88,958.30.

PORT-BRUCE.

Port-Bruce est situé à l'embouchure du ruisseau à la Barbotte dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, et à environ 5 milles au sud d'Aylmer. Sa population est d'environ 100 habitants. Sa principale industrie consiste dans la pêche, et à ce point de vue, il occupe une situation importante.

A la dernière session du parlement, la somme de $1,000 a été affectée à des réparations aux quais, et autorisation a été donnée le 14 mai 1907 de dépenser cette appropriation en travaux à la journée. L'ouvrage a été entrepris le 1er juin 1907 et continué jusqu'au 21 du même mois.

On a ajouté deux rangs de pièces de bois au prolongement de 90 pieds du dock de l'ouest, qui se trouvait partiellement achevé à la fin du précédent exercice; exécuté un remplage partiel de 85 cordes de pierres et construit une petite fraction de la plate-forme. On a aussi fait diverses réparations à l'appontement est.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $665.11.

PORT-BURWELL.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, on a fait le remplage en pierre de la superstructure en encaissement du mur de soutènement, sur le côté ouest du bassin de virage; construit sa plate-forme, et achevé le remplage en sable derrière le mur. L'ensemble du dock du bassin de virage a été achevé le 18 juin 1907.

Les joints en planches et quelques traversines du massif extérieur, sur l'appontement ouest, qui avaient été brisés par l'accumulation de la glace et la force des vagues, ont été enlevés.

Les travaux entrepris ensuite ont consisté dans le réparage ou rapiéçage du pilotage de façade, sur le côté ouest à l'extrémité intérieure du quai, où l'on a placé un nouveau doublage, des fascines et de vieilles billes pour empêcher le remplage en terre d'arrière d'être entraîné par les eaux.

Le brise-lames sur la rive du lac, qui était mal fixé et remuait à chaque bourrasque, a été entretoisé et boulonné, et l'on a fait des réparations aux appontements et aux docks qui avaient été endommagés par le charbonnier *Ashtabula.*

Dragage.

La drague *Ontario* arriva à Port Burwell le 31 août 1907, et travailla sans interruption jusqu'au 23 novembre, époque à laquelle elle fut désarmée. On dragua différentes parties du port à une profondeur de 19 pieds.

Dépense totale pour le dernier exercice, y compris le dragage, la construction, les améliorations et les réparations, $10,269.08.

PORT-COLBORNE.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, des soumissions ont été demandées pour la fourniture et la mise en place, le long de la face vers le lac du brise-lames de l'ouest de Port-Colborne, de 5,000 yards cubes de pierres, et 6,000 yards cubes de blocs de béton, d'un poids variant entre 5 et 10 tonnes.

Le contrat a été accordé à M. M. J. Hogan, et, à la fin de la saison, toute la pierre avait été déposée le long du brise-lames, et tous les blocs de béton étaient fabriqués, mais on n'avait pu en mettre en place qu'un nombre à cause du mauvais temps.

Les travaux seront repris de bonne heure l'an prochain, et l'on s'attend à ce qu'ils fournissent une protection efficace contre les terribles tempêtes du sud-ouest.

Pendant l'exercice, en avril et mai 1907, on a dépensé $3,515.96 en réparations générales au brise-lames de l'ouest, principalement en comblant avec du béton un certain nombre de petites brêches résultant des tempêtes de décembre et janvier, et en remplaçant les pièces de charpente qui avaient été emportées. Les travaux ont été exécutés par MM. J. Hogan et achevés d'une manière satisfaisante le 22 mai 1908.

La dépense totale a été, à la fin de l'exercice, de $42,888.87.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin est un port de refuge, situé sur la rive est du lac Huron, dans le comté de Bruce, à 5 milles au sud de Southampton et à 56 milles au nord de Kincardine. Il se trouve sur le tronçon Wingham, Grey et Bruce du chemin de fer du Grand-Tronc.

Sa population est d'environ 1,600 habitants.

C'est un port d'escale pour les bateaux du service local. Ses principales exportations sont le bois de charpente, le tan et le bois de chauffage. Le chemin de fer du Grand-Tronc a prolongé la voie de la gare à l'appontement.

Un contrat a été accordé à M. W. L. Horton, de Goderich, Ontario, pour l'exécution du dragage nécessaire, à 25 cents le yard cube, mesuré au chaland.

Les travaux, commencés le 5 juillet 1907 et poursuivis jusqu'au 20 du même mois, ont consisté dans le creusage de deux tranchées d'environ 660 pieds de long sur une profondeur de 13 pieds au-dessous des eaux basses, pour garantir la sûreté de l'arrivée au dock dans le port.

On a enlevé environ 11,020 yards cubes de sable et de gravier au prix total, inspection comprise, de $2,800.

PORT-HOPE.

Port-Hope est situé sur la rive nord du lac Ontario, dans le comté de Durham, 83 milles à l'est de Toronto, sur le chemin de fer du Grand-Tronc. Commerce principal, le bois et le grain. Population, 4,500.

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $8,000 à des réparations aux appontements et à du dragage, et, le 14 mai dernier, autorisation a été donnée de commencer les réparations en travaillant à la journée.

Les travaux ont consisté à refaire le plancher et à reconstruire certaines parties de l'appontement est. On a aussi placé sur le côté ouest de l'appontement ouest et sur une longueur de 225 pieds, un nouveau revêtement en charpente, et mis en place un nouvel encaissement de 8 pieds carrés, entre les deux anciens encaissements, dans une ouverture qui laissait pénétrer le sable, etc., dans l'entrée du port. Une partie en façade sur l'élévateur du Grand-Tronc et s'étendant à partir de cet édifice sur une longueur de 350 pieds, a été réparée au moyen de planches enlevées aux autres sections de l'appontement. Une partie du quai, de 25 pieds de long, sur la façade de la

Standard Ideal Co., a été réparée provisoirement au moyen de vieux revêtements, moises, etc.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $5,183.55.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan, dans le comté de Norfolk, est situé sur la rive nord du lac Erié, dans l'intérieur de la baie de Long-Point, à 21 milles de la ville de Simcoe.

Le 9 août 1907, autorisation a été donnée de dépenser, en travail à la journée, la somme de $225 pour réparer l'abord du dock qui avait gravement souffert à cause des érosions.

Les travaux ont été commencés le 2 septembre 1907 et achevés le 18 du même mois; on a refait le remplage en gravier du côté nord de l'abord, reconstruit certaines parties du mur de soutènement en pierres sèches sur ce côté de l'abord, et remis à neuf une petite quantité de doublage à l'extrémité extérieure du dock.

Dépense totale du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $225.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est un important port de refuge, situé sur la rive nord du lac Erié, à l'embouchure du ruisseau de la Chaudière, dans le comté d'Elgin, à 8 milles et demi par chemin de fer au sud de la ville de Saint-Thomas, et à 23 milles et demi au sud de la ville de London. C'est le terminus du chemin de fer Père-Marquette et du chemin de fer électrique de la Compagnie de traction du Sud-Ouest.

Un ferry-boat charbonnier, appartenant à la Compagnie des houillères du lac Erié, de Walkerville, Ontario, transportant trente wagons et d'une capacité de 100,000 livres, fait le service entre ce port et Conneaut, Ohio, selon une moyenne de deux voyages aller et retour par 30 heures.

La construction d'un élévateur à grain par la Compagnie John Campbell, limitée, de Saint-Thomas, destiné au transport direct du grain de Fort-William, rend plus pressante la nécessité de maintenir le dragage de ce port et de son entrée à une profondeur suffisante pour l'accommodation des navires d'un fort tirant d'eau.

A la dernière session du Parlement, on a voté la somme de $85,000 pour des améliorations au port.

On a tout d'abord réparé l'appontement. Il a fallu pour cela établir une rangée de madriers jointifs en pin de 28 pieds par 8 pouces sur 8, sur 95 pieds de long, ainsi que les pilots d'ancrage et les tirants nécessaires pour protéger la face de l'appontement ouest, juste au sud de l'élévateur à grain; niveler le dock et remplacer la plateforme à différents endroits de l'appontement; reconstruire les extrémités extérieures des deux appontements, y compris la garniture protectrice des angles en doublage et cornières en fer; mettre en place et réparer plusieurs pieds de doublage sur la face intérieure de l'appontement ouest dans le voisinage du hangar destiné au bateau de sauvetage; construire 180 pieds de parapet en encaissement jointif de 10 pieds de large sur 6 de haut, chargé de pierres, et destiné à protéger l'abord de l'appontement est.

Brise-lames.

Le 20 juillet 1905, un contrat au montant de $105,828 a été accordé à la Compagnie de construction du Pacifique, d'Ottawa, pour la construction de deux brise-lames de 500 pieds de long chacun, à l'entrée extérieure du port; en avril 1906, ce contrat a été transféré à MM. Haney et Miller, de Toronto.

Par la suite, on a décidé de changer l'emplacement primitivement choisi pour les brise-lames en d'en construire un seul, de 1,000 pieds de longueur à l'entrée du port, et dont l'extrémité intérieure devait être reliée à l'appontement "Père-Marquette," déjà existant. Ce changement assurera une protection complète contre les vents

dominants du sud-ouest et préviendra l'obstruction du chenal à l'entrée conduisant aux appontements, obstruction due aux tempêtes du sud-ouest.

Les travaux ont été commencés le 7 août 1906 et ont, depuis, été poursuivis d'une manière plus ou moins continue pendant la saison de la navigation. Après une interruption durant l'hiver de 1906, ils ont été repris le 4 avril 1907 et continués jusqu'au 30 novembre suivant, époque à laquelle l'hiver vint de nouveau les suspendre. A cette date, on avait construit et mis en place 400 pieds de substruction, composée d'encaissement à parois pleines et chargé de pierres. Sur les 600 pieds restants, les encaissements sont presque tous construits et amarrés dans le port intérieur, prêts à être mis en place aussitôt que le temps le permettra et que l'on aura préparé leurs emplacements.

Dragage.

Un contrat pour le dragage du port intérieur a été accordé à la Compagnie de construction et de dragage du Canada, de Toronto, au prix de 15½ cents par yard cube, mesuré au chaland. Par la suite, il a été convenu que l'on paierait à cette compagnie 27 cents par yard cube, mesuré de la même manière, pour le dragage du chenal à l'entrée extérieure du port, et 35 cents par yard cube dans les mêmes conditions pour le dragage des fosses destinées au brise-lames.

Les travaux ont été commencés le 19 août et continués jusqu'au 4 novembre 1907, époque à laquelle ils furent suspendus pour l'hiver.

Ils ont consisté dans le creusage d'une partie du bassin dans le port intérieur et du chenal entre les deux appontements à une profondeur de 19 pieds au-dessous des eaux basses; dans un dragage de quelques jours à l'entrée extérieure conduisant aux appontements, jusqu'à une profondeur de 21 pieds au-dessous des basses eaux, ainsi que dans l'excavation de 400 pieds pour les fosses destinées au brise-lames. On a enlevé environ 36,651 yards cubes d'argile, de sable et de pierres.

Dépense totale pour l'exercice 1907-1908, y compris les améliorations, les réparations, le dragage, etc. $44,303.18.

RIVIÈRE À LA PLUIE (RAINY RIVER.)

La rivière à la Pluie est un grand cours d'eau qui fait communiquer le lac à la Pluie avec le lac des Bois. La navigation est continue entre Kenora, sur la rive nord du lac des Bois, et le pied des rapides du Long-Sault sur la rivière elle-même. La construction des ouvrages projetés permettra de prolonger la navigabilité jusqu'à Fort-Francis.

A la dernière session du Parlement, on a affecté la somme de $10,000 à des améliorations aux rapides du Long-Sault.

Les travaux comprennent la construction: d'une écluse en béton de 290 pieds de long sur 60 de large; d'une digue en béton de 700 pieds de long avec 7 retenues à madriers, chacune de 25 pieds de large et 9 de profondeur; d'une échelle aux poissons et d'une glissoire. On devra également draguer un chenal de 1,000 pieds de long sur 100 de large, et construire en béton des murs de soutènement et deux culées.

Dépenses de l'exercice pour préparation des plans, levés, etc., $502.50.

RAMA.

Rama est un village de la réserve indienne sur la rive est de la Couchiching, dans le canton de Rama, comté d'Ontario, à une distance de 3 milles et demi au nord-est de la ville d'Orillia.

Le 28 mai dernier, autorisation a été donnée de dépenser la somme de $100 et le 16 juillet dernier, une somme complémentaire de $300 a été affectée à des réparations au quai, réparations que l'on devait exécuter à la journée.

Les travaux commencés le 19 août et continués jusqu'au 30 du même mois, ont été ensuite suspendus jusqu'au 2 janvier, parce que l'on s'est aperçu qu'ils pouvaient être plus avantageusement exécutés sur la glace, et ils furent achevés le 13 janvier.

Ils consistaient dans la reconstruction de l'encaissement extérieur et de la superstructure qui avait été endommagée par la glace.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $272.52.

RICHARD'S-LANDING.

Richard's-Landing est un petit village sur la rive nord de l'île Saint-Joseph, dans la baie Georgienne. Il est à 9 milles par eau de Desbarats, station de chemin de fer la plus rapprochée.

Le 14 mai dernier, autorisation a été donnée de dépenser $500 pour réparer à la journée le quai de ce village.

Les travaux, commencés le 21 juin furent achevés le 18 juillet, et ont consisté dans la réfection de la plate-forme de la construction aux endroits nécessaires.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $496.65.

RIVIÈRE À LA PUCE.

Puce est un village sur la rive sud du lac Saint-Clair, sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, London et Windsor, à 13 milles à l'est de Windsor et à 97 milles à l'ouest de London. Population, environ 200 habitants.

Autorisation a été donnée le 13 janvier 1908 de dépenser en travail à la journée la somme de $250 pour prolonger le cours de palplanches sur les deux côtés de la rivière, ouvrage devenu nécessaire à cause des érosions produites sur les deux berges en cet endroit.

Les travaux, commencés le 2 mars 1908, ont été achevés le 31 du même mois. On a enfoncé des madriers en chêne de 3 pouces d'épaisseur sur une longueur de 48 pieds du côté est et à l'extrémité intérieure du port, ainsi que 20 pieds de pilotage à parois pleines sur sa face ouest.

Dépense totale pour l'exercice 1907-1908, $217.79.

POINTE ROCHE.

Pointe Roche est une petite station d'été sur la rive ouest de la baie de Cook, du lac Simcoe, comté d'York.

A la dernière session du Parlement, on a voté de nouveau la somme de $3,200 pour l'achèvement du quai, et, le 14 mai dernier, autorisation a été donnée de commencer les travaux à la journée.

Ils ont été entrepris le 14 janvier et sont encore en cours. Ils consistent dans la construction d'un quai, de 255 pieds de long sur 20 de large, comprenant un abord en pierre de 155 pieds sur 25, s'étendant jusqu'à un quai en bois formé d'encaissements et de travées de 100 pieds de long sur 20 de large.

Comme le nouveau montant voté de $3,200 n'était pas suffisant pour achever les travaux, on y a ajouté le 28 mars dernier une somme complémentaire de $312.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $1,456.40.

RONDEAU.

Rondeau est un port de refuge important, situé sur la Pointe aux Pins, à environ 19 milles au sud de Chatham et à 45 milles à l'ouest de Port-Stanley. C'est une station d'été très fréquentée et le terminus de l'embranchement Sarnia et Rondeau du chemin de fer Père-Marquette.

Dans le port intérieur et sur la face ouest le long du dock à charbon, la Compagnie houillère du lac Erié, a construit une vaste installation toute moderne pour le

déchargement du charbon de ses navires qui font un service régulier entre ce port et Conneaut, Ohio. Les droits imposés sur ce charbon forment un revenu important. On y trouve aussi le siège central d'opérations de la *Post Fishing Company,* de Sandusky, Ohio, qui possède deux remorqueurs à vapeur attachés à ce port, et exporte annuellement une grande quantité de poisson.

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $60,000 à des améliorations au port, et, le 22 juin dernier, autorisation a été donnée de consacrer, en travail à la journée, la somme de $3,150 à réparer les appontements.

Les travaux, commencés le 8 juillet 1907, ont été achevés le 28 janvier 1908.

Ils ont été exécutés comme suit: Sur l'appontement est, à son extrémité de terre, on a battu et relié sur une longueur d'environ 68 pieds un cours de palplanches de 32 pieds de long et 8 pouces sur 12 d'épaisseur, et reconstruit en partie son extrémité du large; on a également fermé au moyen de pilots jointifs une petite ouverture sur sa face est, ainsi que remis à neuf la plate-forme à divers endroits. Sur l'appontement ouest, on a jeté bas et remplacé le revêtement en charpente et une partie des traversines sur une longueur de 60 pieds, ainsi que remis à neuf une partie de la plate-forme, enfin réparé et renouvelé une partie considérable des défenses horizontales. De plus, on a battu deux faisceaux élastiques de 6 pilots chacun, l'un à l'extrémité de terre de l'appontement est, l'autre à l'extrémité nord de l'appontement ouest, solidement entortillés de câbles métalliques de ¾ de pouce.

On a construit un grand chaland destiné à l'exécution des travaux; il était presque achevé à la fin de l'exercice.

Dragage.

Le 18 mai dernier, autorisation a été donnée de procéder au dragage. Un contrat avait été signé au préalable avec la Compagnie Canadienne de construction et de dragage, de Toronto, au prix de 15 cents ½ par yard cube, mesuré au chaland, pour le dragage à l'intérieur du port. Ultérieurement, on convint d'un prix de 27 cents par yard cube, mesuré au chaland, pour le dragage exécuté en dehors des appontements.

Le dragage, commencé le 8 juillet, a été continué jusqu'au 7 août 1907, époque à laquelle les appareils ont été transportés à Port-Stanley. Durant ce temps, les travaux ont consisté dans le creusage du chenal à la tête des appontements, à 125 pieds de large sur une longueur de 500 pieds et de 100 pieds sur les 500 autres pieds complémentaires, ainsi que dans l'élargissement du bassin intérieur au moyen d'une tranchée de 25 pieds de large sur 500 de long. Tout le dragage a été pratiqué jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous du plan des basses eaux. On a enlevé 18,216 yards cubes de sable.

Dépenses du premier avril 1907 au 31 mars 1908 y compris le dragage, les réparations, etc., $6,398.59.

Réparations à l'appontement.

Travaux et contrôle	$1,806 89
Matériaux, bois, fer, pierre, etc	924 24
	$2,011 13
Dragage, inspection comprise	4,387 46
	$6,398 59

ROSSEAU.

Rosseau est une station d'été située à l'extrémité nord du lac Rosseau, dans le district de Muskoka. Elle est très fréquentée par les touristes.

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $300 à des réparations au quai, mais, comme ce montant était insuffisant, on y a ajouté le 3 juillet dernier un complément de $176.72.

Les travaux, commencés le 19 avril et achevés le 31 mai, ont consisté dans la construction d'une nouvelle allée de 70 pieds de long sur 20 de large, dans la réparation de la route carrossable, sur une longueur de 70 pieds et une largeur de 16, et dans d'autres réparations indispensables.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $518.68.

ROSSPORT.

Rossport, village d'environ 200 habitants, se trouve sur la ligne principale du Pacifique-Canadien à 14 milles à l'ouest de Schreiber, sur la rive nord du lac Supérieur, dans le district de la baie du Tonnerre. C'est un excellent port naturel. Sa principale industrie consiste dans la pêche.

A la dernière session du Parlement, on a affecté la somme de $5,000 à la construction d'un quai. Des plans et des devis ont été préparés, et un contrat signé avec M. Chs H. Sherwood pour l'exécution des travaux au montant de $7,288.

L'ouvrage comprend la construction d'un appontement avec abord en pierre, de 170 pieds de long sur 20 de large au sommet, s'étendant du rivage jusqu'à l'encaissement de 76 pieds de long sur 20 de large et à l'extrémité duquel se trouve un " L " de 60 pieds sur 20.

Dépense totale pour l'exercice, $194.84.

POINTE-AU-SABLE (SAND POINT).

Pointe-au-Sable, dans le comté de Renfrew-Sud, se trouve sur la rive sud du lac des Chats qui est un élargissement de la rivière Ottawa. Situé sur la ligne principale du Pacifique-Canadien entre les importantes villes de Renfrew et d'Arnprior, Pointe-au-Sable est un point de jonction local pour les transports par voie d'eau et par voie ferrée, surtout pour les produits de la ferme provenant de la rive québecquoise. Près et vis-à-vis de cet endroit se trouve une station d'été très fréquentée, la baie de Norvège, dont la voie d'accès naturelle passe par Pointe-au-Sable.

Actuellement, tout le trafic des passagers et des marchandises se fait par un bac de faible tirant d'eau.

Le 19 décembre 1907, un contrat a été signé avec J. J. Fallon pour la construction d'un petit quai permanent au prix global de $6,994. Les travaux ont été commencés en février; le 20 mars, autorisation a été donnée de prolonger le quai en reportant la tête du débarcadère à 50 pieds plus loin vers le large, au coût supplémentaire de $2,030. A la fin de l'exercice, environ la moitié de l'ouvrage était construite.

La construction comprendra: un débarcadère de 50 pieds sur 68, et un abord de 18 pieds de large et 232 de long, établi en murs de maçonnerie sèche à fruit de 1 dans 1, deux des murs s'étendant au dehors sur une distance de 147 pieds, et d'autres de même structure avec fruit de 1 dans 4, et un revêtement en béton de 12 pouces au-dessus du niveau des basses eaux, placé sur une légère substructure en encaissement; un terre-plein en déchets de carrières et gravier, recouvert d'un cailloutis, et haut de 8½ pieds; enfin un hangar à marchandises à un étage de 10 pieds sur 18, servant également d'abri, à toit conique.

Dépense pour l'exercice 1907-8, $4,469.56.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Sault-Sainte-Marie est situé à l'extrémité amont de la rivière Sainte-Marie qui relie les lacs Supérieur et Huron, dans le district d'Algoma, et se trouve sur la grande route commerciale conduisant des plaines de l'ouest à la mer. Le tonnage des

navires ayant traversé les canaux du Sault l'an dernier s'est élevé au chiffre total de 35,000,000.

Le 23 mars dernier, autorisation a été donnée de réparer le quai du gouvernement endommagé par suite de la collision du navire *Athabasca,* du Pacifique Canadien, avec sa face est.

Les travaux ont été commencés le 1er avril et achevés le 25 mai; ils consistèrent dans le réparage et la réfection de la superstructure en béton et de la défense horizontale.

Le 28 juin dernier, autorisation a été donnée de réparer le quai du gouvernement, de nouveau endommagé par suite d'une autre collision du steamer *Athabasca,* du Pacifique Canadien cette fois avec sa face sud.

Les travaux, commencés le 15 juin et achevés le 15 août, ont consisté dans le réparage de la superstructure en béton et dans la remise en place de l'entrepôt à l'endroit d'où la force de la collision l'avait arraché.

On a aussi refait le planchéiage de certaines parties du vieux quai.

Le 5 avril dernier, un contrat a été signé avec M. A. F. Bowman pour exécuter certains travaux de dragage aux prix suivants par yard cube, mesuré au chaland: roc $3.15; grosses pierres, $1.50; tous autres déblais, 57 cents.

Le dragage a été commencé le 3 septembre et interrompu le 17 décembre pour la saison. Durant ce temps, la drague a enlevé 24,841 yards cubes de roc, de grosses pierres et d'autres déblais de l'abord du nouveau quai du gouvernement et du chenal conduisant à l'écluse canadienne du canal du "Soo", afin de permettre le passage direct de l'un à l'autre.

Dépense totale pour l'exercice, 1907-8:—

Améliorations et réparations..	$ 4,650 40
Dragage..	49,999 87

RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen se jette dans le lac Huron à 32 milles de Walkerton et à environ 43 milles de Sarnia. A son embouchure se trouve la florissante ville de Southampton.

A la dernière session du Parlement, on a affecté la somme de $7,600 à l'amélioration de l'embouchure de la rivière. Le 27 mai 1907, autorisation a été donnée de dépenser, en travail à la journée, la somme de $3,000 pour réparer les appontements.

Les opérations ont été commencées le 19 juin et achevées le 13 décembre 1907. L'ouvrage a consisté en ce qui suit:—

Appontement sud.—On a exhaussé de 2 pieds, chargé et couvert 120 pieds de l'extrémité du large de cet appontement; rechargé en partie et couvert en pierres et gravier une autre longueur de 110 pieds, et construit à son extrémité de terre un encaissement à revêtement en bois de charpente de 37 pieds de long, 10 de large et 5 de haut.

Appontement nord.—On a remis à neuf 105 pieds de plate-forme ainsi qu'une partie du remplage en pierres, et fait quelques réparations diverses au reste de l'appontement.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $3,099.96.

RIVIÈRE SEVERN.

La rivière Severn (ou chutes de Macdonald) est située assez près et en aval du lac Sparrow, et forme une gorge étroite sur le bras principal de la rivière Severn.

A la dernière session du Parlement, la somme de $1,000 a été affectée à des améliorations à cette rivière, près de la chute de Macdonald n° 1.

Les travaux ont été entrepris à la journée le 1er octobre et achevés le 22 novembre. Ils comprenaient l'enlèvement des rochers pour approfondir et élargir le chenal, dans le but de donner aux eaux un débouché plus considérable au moment des crues, et de prévenir ainsi, autant que possible, l'inondation des terrains de culture.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $1,019.31.

SHREWSBURY.

Shrewsbury est un petit village sur la rive nord de la baie Rondeau, dans le comté de Kent, à 20 milles au sud-est de Chatham et à 5 milles au sud de Blenheim. C'est le centre d'un district agricole.

Le 24 octobre 1907, autorisation a été reçue de dépenser en travail à la journée, la somme de $45 pour réparer les dommages causés par les érosions à l'abord du dock.

Les travaux ont été exécutés entre le 30 octobre et le 5 novembre 1907 et ont consisté dans la mise en place du remplage de pierres nécessaire à l'abord.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $49.43.

SOUTHAMPTON.

Southampton est une ville prospère située à l'embouchure de la rivière Saugeen, dans le comté de Bruce et sur la rive est du lac Huron, à 32 milles de Walkerton, chef-lieu du comté. C'est le terminus du chemin de fer du Grand-Tronc, un port de refuge et le port d'attache des vapeurs de la ligne de navigation Algoma. Sa population est d'environ 2,000 âmes.

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $2,200 à des réparations au brise-lames de l'île Chantry, ainsi qu'une autre somme de $10,000 à l'agrandissement et au réparage du dock de la ville. De plus, une somme additionnelle de $800 a été votée pour réparer à la journée les dommages causés par la collision de la goélette *Erie Stewart,* avec le brise-lames, survenus au cours de la violente tempête du 7 octobre.

Le 14 mai 1907, autorisation a été donnée de commencer les réparations aux brise-lames. Elles ont été entreprises le 22 mai 1907 et continuées jusqu'à la fin de l'exercice.

Les travaux exécutés ont consisté en réparations générales à ces brise-lames, réparations suffisantes pour empêcher les tempêtes de leur causer des brêches.

Pour réparer les dommages causés par la collision de la goélette *Erie Stewart* au brise-lames de l'ouest, on a remis à neuf la plus grande partie des revêtements en charpente, ainsi qu'un certain nombre de traversines et la plate-forme.

Un contrat pour le prolongement du dock de la ville et les réparations à y exécuter a été accordé le 6 décembre 1907 à MM. Kastner et Porter, de Wiarton, Ontario, au prix de $41,000. Entre la date de l'octroi du contrat et celle de la clôture de l'exercice, les entrepreneurs se sont occupés de se procurer et de faire transporter les matériaux et l'outillage nécessaires à l'exécution des travaux.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $3,417.58.

RIVIÈRE DE LA NATION DU SUD.

La rivière de la Nation du Sud a un cours irrégulier de 100 milles à travers cinq comtés de la province d'Ontario et se jette dans la rivière Ottawa à Wendover, comté de Prescott. Son bassin, d'une surface de 1,410 milles carrés, s'étend vers le nord-est à travers la presqu'île orientale de l'Ontario, depuis les environs de Brockville sur le Saint-Laurent. Par suite du déboisement, le plan des eaux basses de cette rivière a graduellement diminué en même temps qu'il s'élevait de plusieurs pieds aux eaux hautes. Son cours se trouve dans cette situation particulière que les crues du printemps ou des pluies continues le transforment en torrent, tandis qu'une sécheresse ordinaire réduit son débit à quelques pieds cubes par seconde.

On estime que, chaque année, 29,000 acres de terres arables souffrent des dommages considérables dus au manque d'une capacité suffisante de la rivière pour l'écoulement des eaux de drainage.

La rivière de la Nation du Sud est navigable entre Plantagenet et Casselman, sur une longueur de 36 milles. Au-dessous de Plantagenet, elle se dirige sur un parcours de 7 milles vers la rivière Ottawa, restant navigable jusqu'aux chutes de Jessup, à 2 milles et demi de son embouchure.

En passant en revue les améliorations faites à la rivière de la Nation du Sud depuis la confédération, on trouve pour le montant des dépenses effectuées pour améliorer la condition de ce cours d'eau à l'endroit du drainage se répartit comme suit: Jusqu'en 1884, $235.66; en 1886, un bonus de $1,000 a été accordé au comité de drainage des comtés réunis; en 1887-89, on a enlevé jusqu'à une profondeur de 6 pieds un banc de roches à l'embouchure du ruisseau de l'Elan, à 12 milles en amont de Plantagenet: dépense, $11,526.55; en 1899-1900, on a fait quelques travaux de dragage en aval du pont de Casselman, au moyen de la drague *Dundas*, construite par les colons: dépense, $2,216.04; en 1900-2, l'ouverture pratiquée dans le roc à Plantagenet quelques années auparavant à travers l'affaissement "pich-off" fut élargi jusqu'à 360 pieds au prix de $10,458.05. Total, $25,436.30.

Les dépenses suivantes pour dragage à l'embouchure de la rivière de la Nation du Sud figurent au compte de la navigation de la rivière Ottawa comme suit: En 1887, $670.44; en 1906, $1,652.81. Total, $2,323.25.

En vue d'améliorer davantage les conditions du drainage par la destruction des récifs à Plantagenet, la Couronne a acheté au prix de $15,000 la digue d'Haggart et le privilège de la force hydraulique. Cette force avait été mise pour la première fois en exploitation en 1811 et était restée utilisée jusqu'au 16 mars 1908, époque à laquelle on fit sauter le barrage lors de la première crue du printemps; ce travail coûta $32,037.

On a payé sept réclamations, pour légers dommages causés par l'explosion, au montant de $46.72.

Dépense pour l'exercice 1907-8, $15,658.62.

SAINT-JOSEPH.

Saint-Joseph est situé sur la rive est du lac Huron, dans le comté de Huron, à environ 14 milles au sud de Goderich. Population, environ 50 habitants.

Pendant la session du parlement de 1902, la somme de $5,000 a été affectée à la construction d'un quai à cet endroit. Ce quai a été en partie construit à la journée et on a signé un contrat en juin 1904 pour son achèvement au montant de $3,950.

Au début du dernier exercice, on a construit 230 pieds de dock, consistant en encaissement à parois pleines, chargé de pierres et d'une hauteur de 4 pieds 6 pouces au-dessus des basses eaux; l'abord en pierre de ce dock n'a été que partiellement bâti.

Le 28 octobre 1907, autorisation a été reçue de dépenser en travail à la journée la somme de $1,200 pour l'achèvement de l'abord du quai, ainsi que pour la réfection d'une petite partie de remplage qui était tombée dans l'intérieur du dock.

Ultérieurement, on a autorisé une dépense additionnelle de $300 pour l'achèvement de l'ouvrage.

Les travaux ont été repris le 2 novembre et étaient encore en cours lors de la clôture de l'exercice. Ils comprenaient: l'achèvement partiel de 143 pieds d'un abord en pierres de 18 pieds de large au sommet, y compris l'achat et le battage d'un pilotage de protection de 103 pieds le long de la face nord de l'abord à partir de l'extrémité du large destiné à briser la violence des lames qui, venant du nord-ouest, s'abattent sur l'abord.

Dépense pour l'exercice 1907-8, $1,198.45.

ÎLE STANLEY.

L'île Stanley se trouve dans le fleuve Saint-Laurent, en face de Summerstown, dans le comté de Glengarry, à environ 9 milles au nord-est de Cornwall. C'est une station d'été très fréquentée.

L'été dernier, le gouvernement a décidé d'acquérir de D. B. McLennan, de Cornwall, son quai situé vis-à-vis l'hôtel Algonquin, au prix de $500. Ce quai, construit en 1880, réparé et agrandi en 1887 et en 1900 comprend:—

Un massif de tête en encaissement et travée, de 140 pieds de long sur 29 de large, et un abord composé d'une travée de 20 pieds entre le massif de tête et la butée en pierre longue de 40 pieds.

Le long de toute la façade du massif de tête se trouve un pilotage annexe de 15 pieds de large à son extrémité d'aval et de 1 pied de large à l'autre extrémité. Le quai a 18 pieds de haut s'étendant jusqu'à un fond de 14 pieds.

On a commencé en juin à réparer et à agrandir cette construction. Ces travaux ont été terminés à la fin d'août. On a entièrement remis à neuf le brise-lames depuis le niveau des basses eaux, les solives du massif de tête, la travée de l'abord et tout le planchéiage. Le massif a été agrandi sur pilots vers l'aval, de 60 x 24 pieds, ce qui porte la longueur totale de la façade du massif de tête à 200 pieds sans compter le brise-glace.

Dépense, y compris l'achat du vieux quai, $3,749.87.

Le quai est maintenant en bon état.

STURGEON FALLS.

Sturgeon Falls est une station du chemin de fer du Pacifique située à l'endroit où cette ligne traverse la rivière de l'Esturgeon, à environ 25 milles à l'ouest de North Bay. Population, 1,590 habitants. Ce cours d'eau est navigable depuis le lac Nipissing jusqu'à cette ville.

Le 8 août dernier, autorisation a été donnée de dépenser la somme de $150 pour réparer le quai, etc.

Les travaux ont été exécutés entre le 12 et le 21 décembre, et ont consisté en réparations à l'entrepôt et au quai.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $150.

SUMMERSTOWN.

Summerstown est un village avec bureau de poste, comté de Glengarry, sur le lac Saint-François (fleuve Saint-Laurent), à 3 milles de la station de Summerstown sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 8 milles à l'est de Cornwall et à 6 milles à l'ouest de Lancaster.

En 1886-7, on a construit un quai en encaissement, d'une longueur de façade de 130 pieds, d'une largeur de 20, ainsi qu'un abord de 85 pieds de long composé de trois encaissements et de 3 travées de 20 pieds. Sa hauteur est de 11 pieds sur sa face extérieure et le mouillage de 7 pieds aux basses eaux.

Pendant l'automne de 1888, on a construit un entrepôt de 24 pieds sur 30, sur le rivage près du côté aval de l'abord.

Jusqu'au 30 juin 1900, la construction a coûté $15,448.41.

En novembre 1900, on a exécuté des réparations provisoires, principalement au planchéiage, au prix de $554.61.

De mars à juin 1902, on a rasé le massif de tête jusqu'au niveau des eaux et on l'a reconstruit à faces pleines en pièces de 12 x 12 pouces; chargé entièrement en pierres les deux travées les plus rapprochées du rivage; encaissé complètement les deux appontements de manière à former une digue continue en pierres de 65 pieds de long sur 20 de large au sommet, talutée sur ses deux faces en pierres à pente de 1 dans 1. La travée de 20 pieds entre la levée et le massif de tête a été couverte en

solives de 12 pouces sur 12 supportant un plancher en pin de 3 pouces. Le planchéiage du massif de tête a été aussi remis à neuf; les deux angles extérieurs ont été doublés en plaques de chaudière en acier de 6 pieds sur 6 et d'un demi-pouce d'épaisseur, la clôture du parc à bestiaux près du magasin remise à neuf et peinturée, et ce dernier amélioré. Dépense, $895.07.

En septembre 1907, on a fait quelques menues réparations au planchéiage du massif de tête et au magasin au coût de $18.90.

Le contrôle de la construction a été transporté au ministère de la Marine et des Pêcheries en mars 1890.

RIVIÈRE SYDENHAM (BRANCHE DU NORD), COMTÉ DE LAMBTON.

La rivière Sydenham se jette dans le chenal Ecarté, passage entre l'île Sainte-Anne et la terre ferme. Depuis son embouchure jusqu'à Wallaceburg, elle se présente comme un grand cours d'eau navigable; au-dessus de cet endroit, il se divise en deux branches sur lesquelles circulent des petits vapeurs remorquant des chalands et où le flottage en trains est établi.

Le 7 octobre 1907, autorisation a été donnée de dépenser, en travail à la journée, la somme de $500, pour enlever les billes qui obstruaient le bras nord de la rivière, entre Winters et Wilkesport.

Les travaux ont été commencés le 11 octobre dernier et continués jusqu'au 23 novembre, époque à laquelle ils ont été interrompus pendant l'hiver; durant ce temps, on a débarrassé environ 1½ mille de la rivière, en certains endroits, des amoncellements de billes, d'arbres, etc.

Le 13 mai 1907, on a reçu l'autorisation de draguer un chenal à l'entrée du chenal Ecarté, où cette rivière se jette dans la baie Mitchell. Le contrat pour ces travaux a été accordé à la Compagnie de dragage et d'entreprises générales de Chatham, limitée, de Chatham, Ontario, à raison de 20 cents par yard cube mesuré au chaland.

Le dragage a été commencé le 1er juillet et continué jusqu'au 7 août 1907, époque à laquelle il a été achevé. On a pratiqué deux tranchées, l'une de 1,387 pieds de long, l'autre de 1,466, sur une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, ce qui laisse un bon chenal, d'une largeur minimum de 60 pieds et d'une profondeur de 9 pieds au-dessous des basses eaux, à l'entrée de la rivière.

Dépense totale pour l'exercice, $1,977.86.

THESSALON.

Thessalon est situé sur la rive nord du chenal nord du lac Huron, dans le district d'Algoma, à 50 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie. On expédie de cet endroit une quantité considérable de bois de charpente.

Le ministère décida d'enlever un rocher situé sur le côté sud du quai du gouvernement, et des arrangements furent conclus avec la Compagnie C. S. Boone dans ce but. Le forage fut commencé le 15 septembre 1906 et continué jusqu'au 20 octobre, puis repris le 10 août 1907 et continué jusqu'au 19. La drague fonctionna du 6 au 11 juillet et du 19 au 23 août 1907, enlevant environ 651½ yards cubes de roc.

Le 21 février dernier, autorisation a été donnée d'enlever l'entrepôt de l'ancien quai du gouvernement pour en faire une annexe à l'entrepôt situé sur le nouveau quai du gouvernement.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8:—

Construction et améliorations	494 41
Dragage, etc.	117 50

ILE THORAH.

L'île Thorah se trouve dans le lac Simcoe, à 3 milles de Beaverton, station du chemin de fer la plus rapprochée.

Le 14 mai dernier, autorisation fut donnée de dépenser la somme de $350 pour des fins de dragage.

Des arrangements furent pris avec MM. Brown et Aylmer, de Cambridge, pour l'exécution des travaux à raison de 25 cents le yard cube, mesuré au chaland ou sur place.

Les travaux furent commencés le 10 juillet et achevés le 11 du même mois; ils consistaient dans le dragage d'une cale, agrandissement de celle déjà existante.

La drague a enlevé environ 804 yards cubes d'argile et de gravier, qui ont été déversés directement et nivelés de manière à former un atterrissage.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $283.04.

THORNBURY.

Thornbury, municipalité du comté de Grey, se trouve à l'embouchure de la rivière du Castor, qui se jette dans la baie Georgienne, et sur l'embranchement Meaford du chemin de fer G.-T., à 8 milles de Meaford et à 14 milles de Collingwood. Sa population est de 1,000 habitants.

Le 21 mai dernier, autorisation a été donnée d'exécuter certains travaux de dragage pour lesquels un contrat a été accordé le 6 juillet dernier à R. Weddell et Cie, de Trenton, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chaland: roc, $2.30; tous autres déblais, 34 cents.

Les travaux ont été commencés le 27 mai et suspendus pour la saison le 17 août; ils comprenaient le dragage d'un bassin de virage ainsi que l'élargissement et le creusage de ses abords.

Au cours de l'exécution de cet ouvrage, la drague a enlevé environ 42,094 yards cubes de sable, de vase et de gravier.

On a aussi réparé provisoirement les brise-lames, principalement en y plaçant de grosses pierres pour protéger la grève.

Dépense pour l'année 1907-8:

Dragage, etc....	$14,496.28
Améliorations et réparations.....	99.66
	$14,595.94

TORONTO.

Le port de Toronto se trouve sur la rive nord du lac Ontario, et est formé d'une baie circulaire de 1 mille ½ de diamètre séparée du lac par une grande île (autrefois une presqu'île) d'environ 6 milles de longueur, formant un port très sûr et d'un excellent abri, capable de contenir un grand nombre de navires.

Dans le but d'exécuter certains travaux de dragage à cet endroit, un contrat a été accordé le 9 juillet dernier à la Compagnie de dragage de Windsor, Windsor, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chaland: roc, $4; tous autres déblais, 13½ cents.

Les travaux ont été commencés le 24 juin et arrêtés pour la saison le 30 novembre; ils comprenaient l'élargissement et le creusage de l'abord de la passe est, à une profondeur de 20 pieds et une largeur de 400, et le dragage entre l'appontement du chenal de l'est à une profondeur minimum de 18 pieds. On a aussi fait deux tranchées près du Club Royal Canadien de Yachting en projet. On a enlevé environ 176,349 yards cubes de sable.

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $28,000 à des réparations au brise-lames sur le rivage sud de l'île, et, le 14 juin dernier, autorisation a été donnée d'entreprendre les travaux à la journée.

Ceux-ci ont été commencés le 1er avril et continués jusqu'au 31 mars; ils comprenaient: la mise en place de grosses pierres le long du brise-lames, destinées à protéger en même temps cet ouvrage et l'île elle-même; la mise en place de deux épis en pilo-

tis, et le battage de pilots d'appui le long de la base du talutage en pierres perdues. Les épis sont placés à 500 pieds l'un de l'autre et ont 12 pieds de large sur 100 de long.

On a autorisé une dépense de $5,290 pour des réparations au revêtement en charpente de l'appontement est sur la passe de l'est. Les travaux, commencés le 1er août, ont été achevés le 30 octobre.

Le 23 décembre dernier, autorisation a été donnée d'employer 40 hommes à l'enlèvement de la superstructure hors d'usage des 1,400 pieds nord de l'appontement est sur la passe de l'est. Les dépenses occasionnées par ce travail ont été prises sur les $28,000 votés pour réparer le brise-lames.

La dépense totale pour l'exercice 1907-8 est de $49,520, y compris $23,654.16 pour le dragage.

TREADWELL.

Treadwell est un établissement avec bureau de poste dans le comté de Prescott, et un port d'escale pour les vapeurs de la Compagnie de navigation de la rivière Ottawa, à 13 milles de l'Orignal, chef-lieu du comté, et à 18 milles de Rockland.

Au printemps de 1905, le gouvernement décida de construire un nouveau quai à cet endroit. L'ancien quai Brown, y compris un chemin d'accès de 30 pieds de large sur 250 pieds de long, fut acheté et transporté à la Couronne au prix de $600. Les travaux de réfection et de construction furent commencés au mois de mai de la même année.

L'ouvrage comprend actuellement: un massif de tête de 33 pieds de large sur 116 de long au sommet, formé d'une double rangée d'encaissements à faces pleines et chargés de pierres, de 133 pieds de long, 10 de large, distant de 17 pieds nets les uns des autres, et élevés d'1 pied au-dessus du niveau des eaux basses, la face extérieure de l'encaissement atteignant un fond de 9 pieds 6 pouces. Chaque rangée, supporte une superstructure de 10½ de hauteur, et est munie d'un brise-lames en béton granolithique mélangé 1.3.5. Le mur extérieur a 6½ pieds de largeur à sa base et 1 pied 6 pouces à son sommet; sa face extérieure est à pente 1 dans 12 et sa face intérieure inclinée de pente 1 dans 3 . Le mur intérieur a respectivement 5 pieds et 1 pied 9 pouces de largeur à sa base et à son sommet, et ses faces sont inclinées à pente de 1 dans 12 et 1 dans 5. Le mur de front est renforcé, à chaque 10 pieds, par des barres de fer verticales d'1½ pouce et des plaques encastrées dans le béton près de sa face extérieure. Le sommet de ce mur est ancré dans la base du mur d'arrière par des barres de fer d'1½ pouce et de 32 pieds de longueur. Deux cales, chacune de 10 pieds de large, d'une hauteur de 3½ pieds dans la partie conduisant à l'étage inférieur du hangar à marchandises et de 7 pieds au-dessus des eaux basses, ont été construites sur la façade. Le planchéiage en bois de pin de 3 pouces repose sur une structure en acier composée de poutres en I de 24, 20 et 18 pouces avec des pièces d'assemblage à chaque 3½ pieds. La face extérieure du massif de tête a une hauteur de 20 pieds et atteint un fond de 9½ pieds aux eaux basses. L'abord, de 123½ de long, est en pierre; il a 18 pieds de large au sommet et est muni de rampes en grosses pierres brutes à pente de 1 dans 7. Une cale située sur le côté conduit à l'étage inférieur du hangar. Un hangar à marchandises à deux étages, de 40 pieds sur 24, reposant sur 6 piliers en béton et sur une partie du mur arrière du massif de tête, complète la construction.

Les matériaux, consistant en pierre, bois de charpente, sable, barres de fer et travées d'acier, ont été achetés, et les travaux commencés en mai 1905. A la fin du mois de juillet suivant, les quatre cinquièmes environ de l'abord en pierres étaient complétés. La dépense était de $5,074.76.

En juillet et août de la même année, les encaissements étaient construits et mis en place. La superstructure en béton était mise en train en septembre et achevée à la fin de novembre, formant une dépense pour 1905-6 de $3,599.63.

La construction, sauf le magasin, était terminée en août 1906, au prix additionnel de $2,810.92.

En octobre 1907, on a posé sur les deux côtés de l'abord, un élégant garde-fou en planches muni de montants en cèdre de 8 en 8 pieds, et complété le magasin. Dépense, $1,397.91.

WENDOVER.

Wendover est un établissement avec bureau de poste dans le comté de Prescott, et le lieu d'une station projetée sur le prolongement vers l'Ottawa du chemin de fer Québec Nord Canadien, à 24 milles d'Hawkesbury.

La construction d'un quai a été commencée à la journée en septembre 1901. Elle comprend:

(1) Une levée en pierres de 160 pieds de long à partir du rivage sur une largeur de 18 pieds au sommet avec des rampes de 1 dans 1 et une hauteur de 12 pieds.

(2) Un ouvrage sur chevalets ou un abord en pilotis de 342 pieds de long entre le précédent ouvrage et le massif de tête de 18 pieds de large sur 294 pieds et de 60 pieds de large sur 48 pieds restants, et relié au massif de tête.

(3) Un massif de tête en pilotis, formant un angle de 82° 30′ avec l'abord, de 71 pieds de long sur 32 de large, muni d'un brise-glace en encaissement à parois pleines de 37 pieds sur 24 à son extrémité d'amont.

(4) Un magasin et salle d'attente de 20 pieds sur 36, construit sur un abord en pilotis.

Bien qu'inachevé, le quai a été livré au trafic en juin 1902. Dépense en 1901-2, $6,502.22.

Pendant l'exercice 1902-3, on a dépensé $3,083.17 pour la construction du brise-glace en pilotis et d'un des faisceaux de pilots mentionnés précédemment, l'entretoisement de l'abord en pilotis et l'exhaussement de la levée en pierres.

Le quai a été complété à la fin de l'exercice 1903-4, au prix d'une dépense supplémentaire de $1,097.48. On a consolidé l'entretoisement de l'abord, abaissé le sommet du monticule conduisant au quai, et achevé la levée en pierres. En 1904-5, on a réparé, au prix de $119.62 quelques légers dommages causés aux pilots par la glace.

Durant le printemps de 1906, un des brise-glace fut rompu. On le remplaça par un autre en encaissement à parois pleines de 30 pieds 5 pouces à la base, 7 pieds sur 15 au sommet, muni de rampes toutes à pente de 1 dans 12, sauf la face d'amont qui est inclinée à pente de 1½ dans 1, et de 16 pieds 8 pouces de hauteur. Quelques menues réparations au quai proprement dit et au hangar ont porté le montant des dépenses annuelles à $1,951.33.

Pendant le mois d'avril 1907, on a employé une demi-douzaine d'hommes durant 3 à 4 jours pour pratiquer une tranchée à travers la glace entre le quai et une île située à environ 1 mille en amont vers l'ouest. Cette opération se pratique annuellement et a pour effet de détourner du quai la poussée des glaces. Dépense, $34.75.

ILE DU NUAGE-BLANC (WHITE CLOUD ISLAND).

L'île du Nuage-Blanc est situé dans la baie Georgienne, sur le chenal suivi par les vapeurs allant de Wiarton au "Soo".

A la dernière session du parlement, on a affecté la somme de $1,000 à la construction d'un quai, et, après élaboration des plans et des devis, un contrat a été accordé à MM. Johnston, Hunter et Crawford, de Wiarton, pour l'exécution des travaux au montant de $4,000.

Ceux-ci ont été commencés le 14 janvier dernier et sont encore en cours; ils comprennent la construction d'un quai en encaissements espacés, de 120 pieds de long sur 20 de large, muni d'un "L" à son extrémité du large, de 20 pieds de large sur 32 de long, et d'un abord en pierre de 105 pieds de long sur 25 de large au sommet.

Dépense totale pour l'exercice 1907-8, $1,017.20.

WIARTON.

Wiarton est une ville prospère du comté de Bruce, à l'extrémité de la baie de Colpoy, à environ 32 milles au nord-ouest d'Owen-Sound. C'est le terminus de l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc sur la baie Georgienne et le lac Erié.

La somme de $2,550 ayant été affectée à la reconstruction de 472 pieds de la superstructure du brise-lames, autorisation a été donnée de commencer les travaux à la journée.

Ils comprenaient la reconstruction de la superstructure en béton avec remplage en pierres.

Le ministère décida de faire une certaine quantité de dragage, et un contrat fut accordé le 29 juin dernier à M. A. F. Bowman, de Southampton, aux prix suivants par yard cube, mesuré au chaland: roc, $2; tous autres déblais, 20 cents.

Les travaux, commencés le 12 octobre, furent suspendus pour la saison le 11 janvier. Ils comprenaient le dragage des abords du brise-lames du gouvernement, sur 550 pieds de long et 100 de large, celui de l'espace séparant cet ouvrage du quai de la ville, et celui d'un bassin au sud de ce quai, de 370 pieds de long sur 100 de large, tous à une profondeur de 16 pieds au-dessous du plan des basses eaux.

La drague a enlevé environ 124,200 yards cubes de glaise, de sable et de gravier.

Les dépenses pour le dernier exercice se sont élevées aux chiffres suivants:—

Construction et améliorations	$ 2,619 00
Dragage, etc	25,026 60
Total	$27,645 60

PROVINCE DU MANITOBA.

QUAI DE GIMLI.

Pendant la saison, on a réparé provisoirement le quai de Gimli, en le chargeant avec de grosses pierres arrachées par la drague à mâchoires au cours de son travail, et en remplaçant un peu de planchéiage en mauvais état.

Dépense totale pour le dernier exercice, $1,238.05.

DÉCHARGE DU LAC FRANÇOIS.

Pendant l'hiver, on a mis en place 11 cordes de remplage en pierres à l'extrémité du large du dock à Saint-Laurent pour protéger cet ouvrage contre la poussée des glaces.

Dépense: $82.87.

RIVIÈRE ROUGE.

Vu la tendance de la rivière, à l'époque des inondations, à traverser la berge de l'ouest pour se jeter dans les fondrières juste au-dessous du quai du gouvernement, on a décidé d'employer quelques moyens de protection pour cette berge. Une somme de $3,000 a été affectée aux travaux.

Cet ouvrage de protection consiste en un noyau de pilotis distants de 3 pieds d'axe en axe, garni de clayonnage, chaque deuxième pilot étant entretoisé à sa partie postérieure. Une levée de terre atteint le niveau du sommet des pilots; sa largeur à la partie supérieure est de 10 pieds et sa rampe postérieure est de pente 1 dans 2. La face des pilots vers la rivière est garnie en pierres perdues de grandes dimensions. On a comblé trois différentes dépressions de terrain, de longueurs respectives de 90, 190 et 100 pieds.

Les travaux ont été commencés le 9 novembre et achevés le 10 décembre, à l'exception de la garniture en pierres perdues que l'on construira lorsque les routes d'hiver permettront le charroyage.

Le 5 février 1908, l'ouvrage a été achevé au prix total de $899.73.

SELKIRK, PROLONGEMENT DU QUAI.

Le prolongement du quai de Selkirk sur 222 pieds de long a été achevé au mois de mars du dernier exercice. Il était nécessaire de faire quelques réparations à une partie de la plate-forme qui avait été emportée par les glaces au printemps.

Pendant le mois de mai, la drague *Grue* a déblayé la façade du dock et les matériaux extraits ont été ensuite entassés derrière cet ouvrage.

Vu son mauvais état, le planchéiage de l'ancien dock, au nord du prolongement actuel, a été remis à neuf en novembre, et, pour le renforcer, on a posé des longerons intermédiaires en sapin " Douglas " de 8 pouces sur 8 et 20 pieds de longueur.

Dépense pour le dernier exercice, y compris le dragage, la construction et les améliorations, $4,049.63.

LA FONDRIÈRE (THE SLOUGH).

Au cours du mois de janvier, on a construit un nouveau magasin, de 60 pieds sur 30, pour l'usage de la flotte de dragage à Selkirk. Ce bâtiment a été d'une grande utilité pour l'emmagasinage des équipements, des accessoires, etc., pour les dragues et les différents navires.

RAPIDES SAINT-ANDRÉ, ÉCLUSE ET BARRAGE.

Depuis le 1er avril 1907, les travaux ont été exécutés dans l'ordre suivant:—

Construction de l'écluse et des abords.

Du 1er au 17 avril, on a extrait 400 yards cubes de terre et 40 de roc des fondations du sas. Pour l'enterrement de ces déblais, les entrepreneurs se sont servis de chemin de fer aérien et de bennes; les terres provenant de l'excavation sont utilisées pour la construction du batardeau destiné à permettre ultérieurement la mise à sec des fondations du barrage.

L'inondation printanière s'est produite en avril, et, le 17 de ce mois, le sas a été envahi par les eaux; on a interrompu la marche de l'ouvrage jusqu'au 3 mai, date à laquelle on a repris les travaux d'excavation.

Pendant la durée de l'inondation, on s'est occupé de la mise à exécution du plan adopté pour les travaux de bétonnage. Des voies de transport pour les matériaux ont été établies depuis les tas de gravier, sable et pierres concassées jusqu'aux coffres d'emmagasinage de l'installation des malaxeurs à béton. On a monté un broyeur Gales, qui du 17 avril au 9 mai, a concassé une quantité totale de 2,100 yards cubes de granit en fragments susceptibles de passer à travers un anneau d'un pouce et demi de diamètre. Plus tard, ce granit concassé a été employé à la fabrication d'un béton de première qualité.

Après un retard considérable, causé par la difficulté de se procurer de l'acier les entrepreneurs ont finalement, le 18 juin, achevé la pose de la voie de raccordement partant de la ligue principale du Pacifique-Canadien jusqu'à l'emplacement des travaux. Les premiers wagons de ciment arrivèrent le 12 juin et l'on dût transporter par voitures ce premier envoi jusqu'aux hangars-magasins.

Le 1er mai, on commença l'assèchement du sas, et, le 4, on reprit les travaux d'excavation pour préparer les fondations de l'écluse. Ceux exécutés dans la terre furent achevés le 8 juin, ceux dans le roc, poursuivis en avance sur la mise en place du béton, et achevés le 25 juillet. Le creusage dans la terre à l'entrée supérieure du canal fut donné en sous-contrat, et, du 1er mai au 31 octobre, on enleva, au moyen

de dragues et ravales à roues, une quantité totale de 34,500 yards cubes. Ces déblais furent déversés sur le côté ouest du prisme et font partie du projet de construction de rampes et de talus destinés à donner, par la suite, à l'ouvrage un aspect de fini convenable.

Lors du dragage des terres à l'entrée supérieure, on rencontra un lit de gravier susceptible, après lavage, d'être employé à la fabrication de béton. Les entrepreneurs ont construit une installation fort ingénieuse pour le lavage de ce gravier et qui fonctionne avec plein succès.

La construction actuelle en béton fut commencée le 22 juin, et, dans cette seule journée, on en mit en place 75 yards cubes.

Les entrepreneurs ont opéré selon la méthode et le système d'exécution suivants: Le bétonnage a été entamé à l'extrémité amont de l'écluse, et une chèvre à haubans a été dressée sur la ligne médiane, juste au-dessus de l'écluse. Puis, on a bâti les fondations sur une longueur d'environ 50 pieds, ainsi que le mur de remplage à l'extrémité d'amont de l'écluse, le mur de soutènement, et les deux premières sections des bajoyers, une de chaque côté. Ensuite, on a établi les fondations de l'écluse jusqu'à son extrémité d'aval, dressé dans le sas une chèvre double à haubans et à chariot, et mis en place le bétonnage sur les deux faces en même temps, les bajoyers étant construits par sections de longueurs variant de 30 à 55 pieds. Dans chacun des joints glissants entre les sections, on a placé un obturateur hydraulique formé de deux pièces d'épinette et d'un fermoir en chêne. Les travaux ont été poursuivis d'une façon continue dans chaque section jusqu'à achèvement. Les formes se composaient de recouvrement de 2 pouces, plan d'un côté, et d'une cloison en charpente de 6 x 6 pouces.

On n'a éprouvé aucune difficulté à obtenir un bon alignement, et il est intéressant de remarquer qu'à aucun moment on n'a employé d'entretoisement extérieur pour les formes. Chacune d'elles a été fixée au corps du mur par des câbles en fer et des boulons traversant la cloison en charpente. Ces boulons avaient des noix d'un modèle spécial, munies d'œillets pour y attacher les câbles; on les retirait ensuite et cela sans avoir besoin de les couper non plus que les câbles au ras de la surface une fois achevée. On s'est servi de béton à l'état humide, et, pour donner au bétonnage une surface plane, il a suffi de faire enlever à la pelle par un homme les pierres de la surface des moules. Au moment de l'enlèvement des formes et pendant que le béton était encore humide, on l'égalisait au moyen d'un badigeonnage composé d'une partie de ciment et de deux de sable, de la consistance d'une peinture épaisse, appliqué avec une brosse de plâtrier. L'aspect d'ensemble de toutes les surfaces ainsi finies est satisfaisant, d'autant qu'on l'a obtenu au prix d'une dépense minimum.

Il peut être intéressant de donner une description de l'installation pour le malaxage de l'application du béton.

Les coffres d'emmagasinage, au nombre de quatre, ont été construits le long de la tour principale du chemin de fer aérien, sur le côté ouest et à peu près vis-à-vis du centre de l'écluse. Ces coffres renferment du sable et du gravier, du granit concassé, du calcaire concassé, et du sable. Sur une partie supérieure se trouve la plate-forme de chargement, d'où une ligne munie d'aiguillages et d'embranchements conduit aux tas de sable, de gravier et de granit concassé. Le gravier et le sable sont chargés dans des wagonnets à bascule d'une capacité de 4 yards cubes au moyen d'une pelle à vapeur; les wagonnets destinés au granit concassé sont chargés à la main. Les uns et les autres sont déversés dans leurs coffres respectifs. Le concasseur a été installé le long des coffres d'emmagasinage, et le calcaire y est transporté de la berge est du canal au moyen de chariots à bascule. Un ascenseur conduit la pierre une fois broyée au coffre qui lui est destiné.

Un groupe de malaxeurs à béton formé d'un malaxeur Smith et d'un malaxeur Ransome a été installé au pied des coffres d'emmagasinage; les matériaux provenant de ces différents coffres étaient déversés et mesurés dans des caisses à clapets avant d'être placés dans les malaxeurs. Le ciment était transporté des hangars d'emmaga-

sinage aux malaxeurs au moyen de tombereaux. Le mélange restait constamment visible aux opérateur; on y prélevait de temps en temps des échantillons, et on les analysait dans le laboratoire. Une cuve à eau munie d'un niveau à flotteur automatique fournit la quantité d'eau nécessaire. Les résultats obtenus d'après les seules séries d'expériences de longue haleine exécutés jusqu'ici sont extrêmement intéressants lorsqu'on les compare avec les essais de laboratoire faits en se servant de quartz étalon, et peuvent être figurés comme suit:—

Essais de tension.

Ciment.	Echantillon.	7 jours.	28 jours.	3 mois.
Samson	1 partie de ciment ..... 3 parties de quartz ordinaire	165	228	311
Samson	Provenant des malaxeurs :— 1 partie de ciment ..... 3 parties de sable et de gravier très fin	227	319	428

On prend la moyenne de 3 briquettes. Les échantillons provenant du malaxeur sont pris au moment où les blocs sont envoyés à la construction; la seule précaution prise est de rejeter l'excès de pierres et le gravier.

Il faut remarquer que les essais ci-dessus montrent que le mélange fait suivant les mêmes proportions donne de meilleurs résultats lorsqu'il provient des malaxeurs que celui obtenu dans le laboratoire avec le mélange de quartz ordinaire.

Le béton provenant des malaxeurs est transporté sur la berge ouest de l'écluse dans des wagonnets que l'on fait basculer, de manière à le déverser dans des auges placées au fond de l'écluse. On le met ensuite en place au moyen de la chèvre à chariot. La disposition de ces chutes de béton se fait suivant un angle déterminé qui empêche la dissociation de la masse.

Le premier bétonnage a été exécuté le 22 juin, et l'écluse a été achevée le 15 octobre. Durant ce laps de temps, on a mis en place 17,032 yards cubes de béton.

Les productions mensuelles ont été les suivantes:—

17 au 30 juin	750	yards cubes.
Juillet	4,750	"
Août	5,200	"
Septembre	4,400	"
Octobre (jusqu'au 15)	1,938	"
	17,038	yards cubes.

Les quantités par classe de béton ont été de:

Première classe	4,250	yards cubes.
Deuxième classe	12,788	"

Pendant le mois de novembre, on a construit un mur étanche de barrage à l'extrémité ouest en amont de l'écluse; on a employé à ce travail 173 yards cubes de béton. En règle générale, les proportions de mélange du béton entrant dans la construction de l'écluse sont d'environ 1 partie de ciment, 3 de sable et 5 de gravier et de pierre concassée. La quantité de ciment contenue dans 1 yard cube de béton est d'1 baril $\frac{1}{3}$.

Construction du barrage.

Pendant l'été 1907, on construisit un batardeau, pour assécher la partie ouest de l'ouvrage qui s'étend sur une longueur de 320 pieds à partir du bajoyer est de l'écluse.

Ce batardeau est en encaissement à face à claire-voie, en bois rond, et à charge de terre et de pierre, qui proviennent du déblai du sas de l'écluse. Cet ouvrage est pourvu de cours de palplanches à ses faces du large et à ses extrémités.

Etant données les difficultés que l'on prévoyait quant à la pose d'un couronnement en granit à ce barrage, quant à la brièveté de la saison estivale de travail; et aussi, vu les observations faites par la chambre de commerce de Winnipeg, qui faisait remarquer que le prompt achèvement de l'écluse de Saint-André et du barrage profiterait considérablement à la ville de Winnipeg, on décida, au début d'octobre dernier, de faire quelques changements aux plans du projet. C'est ainsi qu'on élimina le revêtement en granit des parois du barrage, le remplaçant par du béton, ce qui permettait d'entreprendre la construction du barrage pendant l'hiver. Ce travail d'hiver a nécessité des ouvrages de précaution considérables, tels que la mise à couvert des malaxeurs de béton et leur chauffage, ainsi que d'une partie du barrage en construction.

Le 1er octobre, on commença le déblai nécessaire à la fondation du barrage. Ce travail fut achevé le 11 mars, ce pendant qu'on l'avait poussé de façon à lui donner de l'avance sur les travaux de bétonnage exécutés à chaque section. Le volume des déblais fut de 6,000 yards cubes de terre, et de 825 yards cubes de terre et de roches.

A la cote 670·5, approximativement, on trouva un lit de roc satisfaisant pour y établir les fondations, exempt de veines et de sources. Généralement parlant on a trouvé la surface du roc à la cote 673·5.

Pendant la construction du barrage on n'a éprouvé que fort peu d'ennuis quant à la présence de l'eau, qu'on avait enlevée au début de l'hiver en employant des pompes centrifuges de 8 et de 4 pouces de diamètre. Du premier février jusqu'à ce que l'ouvrage fut achevé, une pompe de 4 pouces suffit à enlever l'eau qui s'infiltrait.

Tout l'outillage de malaxage du béton fut mis à couvert et chauffé. Cet outillage comprenait les malaxeurs, les coffres d'emmagasinage, les wagonnets de transport et les appareils de force motrice. Le wagonnet qui allait des malaxeurs jusqu'au barrage, en traversant l'écluse, était recouvert et chauffé. En outre les parties successives du barrage, auxquelles on travaillait, étaient à l'abri et chauffées. Tout le temps, la température fut maintenue au-dessus du point de congélation, étant d'environ de 48 degrés Fahr.

Sur une longueur de 320 pieds, le barrage fut construit en quatre sections. Tandis qu'on préparait une section pour la bétonner, on construisait la précédente. Le bétonnage fut commencé le 9 janvier à la première section, et le 26 mars la dernière était achevée. On avait posé 850 yards cubes de béton.

Le corps du barrage est en béton de gravier, fait dans les proportions suivantes: gravier 22 pieds cubes, pierre broyée 12 pieds cubes, ciment 5 sacs, dont le mélange donnait de 28 à 30 pieds cubes de béton.

En surface, sur une épaisseur d'un pied et demi, on a employé un mélange de: granit broyé 21 pieds cubes, sable 12 pieds cubes, ciment, 5 sacs. Quant au gravier, qui était apporté dans une benne chauffée, il était bien dégelé, et on le mélangeait à de la pierre froide en se servant d'eau chaude, ce qui permettait de l'incorporer à l'ouvrage à une température moyenne de 55 degrés. Après avoir été posé depuis environ cinq jours, on constata que sa température s'était élevée à 78 degrés Far., puis il refroidit graduellement.

On a encastré dans le barrage cinquante-sept grandes marches en acier fondu qui serviront à soutenir la partie inférieure des charpentes mobiles.

En plus de la construction du barrage, on a préparé les fondations d'une partie du prolongement inférieur ouest du mur de l'écluse, y ayant fait le bétonnage nécessaire le 30 mars dernier. On se propose d'achever ce mur, sur une longueur de 100 pieds, avant la crue.

Pendant l'hiver dernier les entrepreneurs ont fait transporter 22,000 yards cubes de gravier à l'emplacement de l'ouvrage, dont 17,000 yards cubes restent à employer

au cours de la saison prochaine. Tout le gravier employé provient d'une fosse, qui se trouve à environ quatre milles de distance, et il a été chargé dans des traîneaux à l'aide d'une pelle à vapeur.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, la dépense s'est élevée à $261,613.95.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

OUVRAGE DE LA RIVIÈRE DU PETIT ESCLAVE, "LESSER SLAVE."

Afin de permettre aux navires d'un faible tirant d'eau de naviguer librement dans les rapides "Lesser Slave", après qu'on aurait dirigé les eaux dans un seul chenal, ce qui serait le plus avantageux pour la navigation, on coupa le bois de charpente et on l'assujettit le long des bords de la rivière, au moyen de chaînes d'enrayement, là où l'on devait construire les barrages. En outre on fit des tas des pierres à des points convenables, cette pierre devant servir à charger les ouvrages, ou à en établir en pierres perdues, etc.

Pour construire les barrages, on s'est surtout servi d'encaissements en bois rond, de 6 à 10 pieds de large, et de 1 à 4 pieds de haut, à chassoir, et munis de moises généralement à six pieds de distance l'une de l'autre. Là où c'était nécessaire, on enfonça des pilots le long de la partie inférieure des barrages, afin de consolider les ouvrages.

On construisit vingt barrages, dont la longueur varie de 50 à 250 pieds. Etant donnée la quantité de pierres, de blocs erratiques, de barres, etc., que l'on rencontra au cours des travaux, on jugea à propos, dans l'intérêt de ceux-ci, de construire un chaland et d'y établir une chèvre pivotante avec bigue de 22 yards ½ de long, qui permettrait de se servir d'un godet à mâchoires, en trois pièces, dit "orange peel", ainsi que des grappins pour blocs erratiques; la manœuvre étant exécutée au moyen d'un treuil, à quatre tambours, d'une force de vingt chevaux-vapeur. Le bois de charpente a été coupé et délivré, et tout est en parfait état pour l'exécution du travail.

Au 31 mars dernier, on avait dépensé $34,998.66.

COLOMBIE-ANGLAISE.

QUAI DE CLAYOQUOT.

Ce quai se trouve dans le détroit de Clayoquot, sur la côte ouest de l'île Vancouver, près du bureau de poste et de la station télégraphique du gouvernement. Les fonds accordés ne suffisent pas pour achever l'ouvrage.

La dépense totale a été de $1,999.90.

RIVIÈRE COLUMBIA.

On a affecté $30,000 pour les travaux à exécuter en ces parages. Cette somme fut dépensée aux endroits suivants:—

(*a*) Rivière Columbia, en amont de Golden.

Sur cette partie de la rivière, on s'est servi du remorqueur "*Rat Musqué*", *Muskrat,* pour enlever le bois fondrier qui se trouvait dans le chenal, ainsi que pour débarrasser les berges des arbres partiellement immergés. Ce remorqueur travailla du 25 mai au 22 juin. Son équipage fut licencié le 29 juin. Le premier août, à la fin de la crue, ce bateau fut de nouveau armé, et il remonta la rivière jusqu'au rocher Rouge où l'on construisait un barrage de 168 pieds de long. On fit aussi quelques

réparations au barrage qui existe entre Athalmer et Golden, et on coupa quelques arbres qui étaient en partie tombés dans la rivière au moment de la crue.

La dépense totale a été de $3,114.90.

(*b*) Rivière Columbia, à Revelstoke.

A cet endroit, on a réparé les dégâts que l'entassement des glaces avait faits au barrage pendant le mois d'avril. Afin de consolider une partie du barrage que le courant avait chassée de son alignement, et que les glaces avaient endommagée, on construisit un ouvrage en encaissement, long de 200 pieds, et on le chargea de pierres. En outre, on chargea d'une grande quantité de pierres la partie de l'ouvrage qui, à partir de la brèche, n'avait pas bougé, et on fit des matelas de fascinages à la barre de gravier à l'extrémité d'aval, ou ouest, du barrage. Sur une longueur de 204 pieds, on exhaussa à 18 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, l'extrémité est du barrage. afin d'empêcher l'érosion de la berge pendant l'époque des hautes eaux. Le 24 mai, à cause de la crue, on dut suspendre les travaux.

Jusqu'au 21 juin, on se servit de la drague *Nakusp,* mais à cette date, à la suite d'un accident grave, on dût l'amarrer.

Le 18 janvier dernier, on commença à réparer le barrage. Ce travail fut achevé le 21 mars. A ce moment, on avait exhaussé à 18 pieds, au-dessus du niveau des basses eaux l'extrémité est du barrage, et sur une longueur de 144 pieds, en plus des 204 pieds construits durant le printemps de 1907.

La dépense totale a été de $35,943.64; rivière Columbia en amont de Golden, $3,114.90; total, $39,058.54.

RIVIÈRE COQUITLAM.

On a enlevé du bois fondrier et on l'a brûlé, etc.; ce bois bloquait le chenal de la rivière et empêchait le passage des billes et des bardeaux, ou petits trains de bois que l'on flotte dans la rivière à l'époque de ses hautes eaux.

La dépense a été de $987.78.

RIVIÈRE COURTNEY.

Pour cette rivière, on a limité la dépense à la seule réparation d'une brèche qui s'était produite à l'une des parties inachevées du revêtement de la berge, brèche qui avait été causée par le choc de lourdes billes qui flottaient sur la rivière au moment de sa crue.

La dépense a été de $1,456.50.

RIVIÈRE FRASER.

Pour cette rivière, on a limité la dépense aux réparations que nécessitaient le barrage Nicomen, n° 4, et celui de Sandy Hills, à un mille en aval de la pointe Garry. qui se trouve à l'embouchure de la rivière. Afin de renforcer ce dernier barrage, on a employé 8,370 tonnes de fragments de roches.

Le reste de la dépense a été fait pour construire à Sapperton un quai et un magasin à l'usage de la drague *Roi Edouard,* ainsi que pour construire une plate-forme sur pilotis, pour y déposer les tuyaux lorsqu'on ne s'en sert pas, et, enfin, pour achever le barrage divergent, qui se trouve à la barre Annieville.

La dépense totale s'est élevée à $27,178.12.

RIVIÈRE FRASER, CAÑON DE COTTONWOOD.

On a pratiqué du dérochement, pour enlever des récifs dangereux et des rochers à affleurement qui se trouvaient dans le cañon de Cottonwood. En outre, on a créé à la mine un sentier qui, longeant le cañon, suit le cours des hautes eaux, en le dominant un peu, et ce afin de permettre que les équipages des vapeurs puissent y transporter des câbles, attendu qu'à certains moments l'étiage de l'eau nécessite le touage

de ces vapeurs. En outre, le sentier facilite le halage des canots et des chalands. beaucoup de trafic se faisant sur cette rivière au moyen de ce genre de bateaux.

Les travaux commencèrent vers le 8 septembre, et furent suspendus le 10 octobre: vers le 20 novembre, on les reprit. Au milieu de janvier, on avait achevé tous les travaux qui pouvaient être faits avant la baisse de la rivière, aussi les suspendit-on jusqu'au 1er mars, alors que les eaux s'y prêtant, continuèrent à baisser jusqu'au milieu d'avril, époque à laquelle les travaux furent achevés. Depuis la fin de l'exercice, et grâce à l'enlèvement d'un grand récif qui se trouvait au centre du cañon, on a pu naviguer librement en suivant le cañon de Cottonwood jusqu'au cañon du Fort-Georges, ce qui démontre que les travaux exécutés ont été très profitables à la navigation de cette partie de la rivière, puisqu'ils permettent de conduire un vapeur depuis la petite rivière Soda jusqu'au cañon du Fort-Georges, c'est-à-dire sur un parcours de 140 milles.

La dépense totale a été de $10,628.34.

QUAIS SUR LA RIVIÈRE FRASER.

Les fonds votés dans ce but ont permis de construire trois quais: un au débarcadère de McAdam, à 12 milles en amont de New-Westminster; un à Glen-Valley. 22 milles en amont de New-Westminster, et un à Riverside, Matsqui, à environ 32 milles en amont de New-Westminster.

Le coût de ces travaux a été de:

Débarcadère McAdam	$1,565 00
Glen-Valley	2,203 02
Riverside	2,685 00
	$6,453 02

Le reste des fonds votés était destiné à acheter le quai de Port-Haney ; mais, comme le propriétaire de ce quai désirait en conserver une partie, l'achat de cette propriété fus remis à plus tard.

RIVIÈRE KOOTENAY.

Pendant les mois de janvier et de février derniers, un certain nombre d'hommes ont enlevé de cette rivière des blocs erratiques, ou galets, qui se trouvaient dans son chenal. Les travaux furent exécutés depuis vis-à-vis de Proctor jusqu'à deux milles en aval. L'installation comprenait un chaland, une machine élévatrice, et un petit remorqueur. Les galets étaient enlevés et déposés dans le chaland, puis celui-ci était remorqué jusqu'en eau profonde, où on le déchargeait en jetant les galets par-dessus bord. Lorsque les blocs erratiques étaient trop grands pour être enlevés, on les brisait au préalable en se servant d'explosifs. Au total on a enlevé 639 blocs erratiques. dont 286 durent être brisés.

La dépense totale a été de $2,425.02.

QUAI DE QUATSINO.

Ce quai et situé sur le détroit de Quatsino, sur la côte ouest de l'île Vancouver. et sert à un petit établissement et à un bureau de poste qui se trouvent sur la côte nord du détroit à environ quarante milles de l'entrée de celui-ci. Les dépenses faites ne l'ont été que pour le commencement des travaux, attendu que les fonds actuellement accordés ne suffisent pas pour les achever. Les pilotis, etc., ont été enfoncés.

La dépense totale a été de $1,140.42.

QUAI SUR LE BRAS DE LA RIVIÈRE DU SAUMON.

Les travaux ont été commencés le 22 juillet, et on les a continué sans interruption sérieuse jusqu'au 21 septembre, alors que les fonds accordés se trouvèrent épuisés.

Le quai principal a 60 pieds de long et 40 pieds de large; on y accède par un chemin de 760 pieds de long et 16 pieds de large. A l'abord de ce quai on devra faire du dragage et placer des faisceaux élastiques de pilots de défense à chaque extrémité de l'ouvrage.

RIVIÈRE SKEENA.

On a enlevé du bois fondrier, etc., qui se trouvait aux pêcheries de l'embouchure de la rivière Skeena. Ce travail fut exécuté au moyen d'un chaland qui sert à l'enlèvement du bois fondrier depuis sept ou huit ans. Le nouveau bateau de ce genre qui était en chantier, fut malheureusement retardé, sa chaudière n'étant pas achevée; enfin, il put remonter la rivière Skeena, et le 1er mai 1908, on commença à s'en servir pour les travaux.

En amont de cette partie de la rivière, au cañon de Kitsilas, on posa 50 organeaux des deux côtés du cañon, afin de permettre l'amarrage des vapeurs, soit quand ils remontent la rivière, soit en cas d'accident, car, l'année dernière, le vapeur *Mont-Royal* fit complètement naufrage en ces parages, où il avait reçu des avaries.

On posa aussi des câbles permanents, l'un au Coude-du-Diable, l'autre à la barre Hardscrable. Ces câbles qui ont été achetés par le gouvernement furent posés par le vapeur de la compagnie de la Baie-d'Hudson, lorsqu'il a remonté la rivière ce printemps.

La dépense a été de $5,347.61.

RIVIÈRE THOMPSON-SUD.

Du mois de juin au mois d'octobre, une petite équipe a travaillé à Kamloops à la construction d'une drague destinée à faire du travail dans la rivière Thompson, et à d'autres endroits accessibles par eau. La coque de cette drague a 58 pieds de long, 24 pieds de large et 3 pieds quatre pouces de profondeur. Cette drague n'est pas automotrice, elle est munie d'un godet à mâchoires type " orange peel ", et fait très bien l'ouvrage auquel elle est destinée. On a aussi construit un petit chaland de 50 pieds de long, 16 pieds de large et 3 pieds 4 pouces de profondeur, destiné à transporter du bois, etc., jusqu'à la drague.

Vers la fin de novembre, on amarra la drague, l'immobilisant pour le reste de l'hiver, après, toutefois, qu'elle eût exécuté quelques travaux dans la rivière Kamloops, sur la demande des autorités de la ville.

La dépense a été de $4,296.63.

LAZARET DE LA POINTE WILLIAMS.

On a réparé le grand quai; pratiqué quelques travaux que nécessitaient les routes, les pelouses, et le sentier qui conduit au lac où le lazaret s'approvisionne d'eau. On répara et on prolongea le petit quai, afin qu'il puisse servir au nouveau vapeur *Madge,* qui fait du service pour le lazaret, attendu que ce vapeur est beaucoup plus grand que l'ancien bateau *Earl.*

La dépense totale s'est élevée à $9,961.97.

CANAL DES LACS BOIS ET LONG.

A cet endroit, les travaux furent commencés le 1er octobre. La langue de terre qui sépare les deux lacs a 640 pieds de largeur, et la différence de niveau de ces lacs est de 2 pieds et demi, le lac des Bois " Woods ", étant le plus élevé des deux.

Sur la moitié de la distance, à partir du lac Long, le travail de terrassement pût être fait facilement au moyen d'une ravale; quant au reste, qui était recouvert d'un bois épais de saules, d'aulnes et d'autres arbrisseaux, on dut le défricher avant d'enlever le gravier et la glaise qui composaient le sol. En outre, on dut aussi arracher un grand nombre de sapins.

Comme on constata que la ravale *Stanley*, dont on se servait, ne pouvait pas atteindre la couche de glaise compacte qui se trouve à deux pieds au-dessous du niveau du lac Long, on commanda un petit excavateur afin de porter la tranchée au niveau voulu, soit à quatre pieds au-dessous du niveau des basses eaux du lac Long. Cet excavateur se trouve sur le terrain, et on le mettra sur un chaland, qui a été construit l'hiver dernier, aussitôt que le pont qui franchit le chenal sera achevé.

Ce chenal, lorsqu'il sera achevé, aura 640 pieds de long et il offrira quatre pieds de tirant d'eau aux basses eaux. La travée principale du pont aura 40 pieds de long, et sera à vingt pieds au-dessus du niveau de l'eau.

La dépense totale a été de $4,999.23.

TRAVAUX DE DRAGAGE.

Exécutés durant l'exercice 1907-8, aux endroits suivants:—

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Aux quais de la compagnie des houillères Acadia, Pictou, comté de Pictou.
A Bridgewater, rivière La-Have, comté de Lunenbourg.
Aux hauts fourneaux de réduction de cuivre, port de Pictou, comté de Pictou.
Aux appontements de la compagnie des houillères Acadia, Pictou, comté de Cap-Breton.
Aux appontements de la compagnie des houillères Dominion, à la baie des Glaces, comté de Cap-Breton.
Au quai Intercolonial, Sydney, comté de Cap-Breton.
Aux bâtiments de la compagnie frigorifique de l'île de la Madeleine, Pictou, comté de Pictou.
Au chantier de construction navale de New-Glasgow, comté de Pictou.
A la barre de Pictou, comté de Pictou.
A Port-Mulgrave, anse du Pirate, comté de Guysborough.
A port-Morin (Cow-Bay), comté de Cap-Breton.
A l'appontement de la *Steel and Coal Co.*, Sydney, comté de Cap-Breton.
Au quai Whitney, Sydney, comté de Cap-Breton.
Au quai du gouvernement, à Windsor, rivière Avon, comté de Hants.
Au chenal d'Yarmouth, comté d'Yarmouth.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Au chenal et au quai de Belle-Ile, comté de King.
A Campbellton, chenal et quais, comté de Restigouche.
Aux scieries de Cushing, comté de Saint-Jean.
Aux quais de Loggieville, comté de Northumberland.
A la barre de l'île de la Marine, port de Saint-Jean, comté de Saint-Jean.
Au haut fond d'Oromocto, comté de Sunbury.
Au chenal Saint-André, comté de Charlotte.
Au quai Saint-André, comté de Charlotte.
Au chenal de Shippigan, entrée de l'est, comté de Saint-Jean.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Au quai de l'asile Falconwood, comté de Queens.
Au quai de la marine et des pêcheries, Charlottetown, comté de Queens.
Au quai et au chenal Pownal, comté de Queens.
Au port et aux quais de Souris, comté de King.
Aux quais et au chenal de Victoria (Crapaud), comté de Queens.

PROVINCE DE QUEBEC.

Au quai et au chenal de la pointe de la Mission, comté de Bonaventure.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE AUX APPONTEMENTS DE LA COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ACADIA, PICTOU.

Les appontements de la compagnie des houillères Acadia se trouvent près de l'entrée du port de Pictou. Du 2 au 6 mai, la drague *Saint-Laurent* a dragué devant ces appontements, enlevant 2,800 yards cubes au coût de 10·321 cts par yards cube. Du 11 au 13 mai, on se servit de la drague *George McKenzie,* pour l'enlèvement de 315 yards cubes de roches et de sable, au coût de 58·70 cts par yard cube.

DRAGAGE À BRIDGEWATER, RIVIÈRE LA HAVE.

Du 25 août au 13 décembre, la drague *Northumberland* a approfondi le chenal de la rivière en enlevant 327,296 yards cubes de vieilles racines, rebuts de bois, rognures, sciure de bois, sable et vase, au coût de 05·44 cts par yard cube.

DRAGAGE AUX USINES DE RÉDUCTION DU CUIVRE, PICTOU.

Du 17 juin au 2 juillet, la drague *George McKenzie* a travaillé au quai de la Compagnie de Réduction du Cuivre, à Pictou, enlevant 3,780 yards cubes de sable, au coût de 23·53 cents par yard cube.

DRAGAGE AUX APPONTEMENTS DE LA COMPAGNIE DES HOUILLÈRES DOMINION, LOUISBOURG.

Du 14 novembre au 14 décembre, la drague *Cap-Breton* a travaillé aux appontements de la compagnie des houillères Dominion, à Louisbourg, enlevant 7,560 yards cubes de charbon, vase et gravier, au coût de 44·20 cts par yard cube.

DRAGAGE AUX APPONTEMENTS DE LA COMPAGNIE DES HOUILLÈRES DOMINION, ET AU CHENAL, BAIE DES GLACES.

Du 20 août au 13 novembre, la drague *Cap-Breton* a travaillé à enlever 34,755 yards cubes de sable, gravier, kelp et charbon du chenal et du port de la Baie des Glaces, au coût de 26·39 cts par yard cube.

DRAGAGE À L'APPONTEMENT DE L'INTERCOLONIAL, SYDNEY.

Du 18 mai au 22 juin, la drague *Cap-Breton* a enlevé 20,370 yards cubes de vase, de devant l'appontement de l'Intercolonial et du chenal, au coût de 11·26 cts par yard cube.

DRAGAGE AUX BÂTIMENTS FRIGORIFIQUES DE L'ÎLE DE LA MADELEINE, PICTOU.

Du 7 au 18 mai, la drague *Saint-Laurent* a creusé un chenal à partir du chenal du port, et dans la direction du quai dont se sert la Compagnie des Appareils frigorifiques. Cette drague a enlevé 5,250 yards cubes de vase, au coût de 06·611 cts par yard cube.

DRAGAGE À NEW-GLASGOW.

Du 14 mai au 16 juin, la drague *George Mackenzie* a dragué le chenal depuis le pont de New-Glasgow jusqu'au chantier de construction navale, et ce afin de permettre de lancer un vapeur en acier qu'on construisait à cet endroit. Cette drague a enlevé 4,770 yards cubes de vase et de gravier, qu'elle a déchargés au large, au delà du phare de Pictou, au coût de 66·38 cents par yard cube.

DRAGAGE À LA BARRE DE PICTOU.

Du 10 mai au 21 septembre, la drague *W. S. Fielding* enleva 183,150 yards cubes de sable et de gravier, pour approfondir le chenal qui traverse la barre jusqu'à 25 pieds aux basses eaux, et ce au coût de 13·29 cents par yard cube, les déblais ayant été déposés à sept milles au large de cet endroit. Du 13 octobre au 31 décembre, la drague *Saint-Laurent* élargit davantage le chenal, et augmenta la profondeur à la barre en enlevant 19,950 yards cubes de sable et de gravier, au coût de 35·15 cts par yard cube.

DRAGAGE À PORT-MULGRAVE, COMTÉ DE GUYSBOROUGH.

Du 25 décembre au 31 janvier, la drague *Geo. McKenzie* a travaillé à l'anse du Pirate, Port-Mulgrave, comté de Guysborough, enlevant 7,042 yards cubes de vase pour permettre de disposer d'un plus fort tirant d'eau aux quais et le chenal. Le coût a été de 55·45 cts par yard cube. L'outillage fut fort abîmé, à cause de la glace.

DRAGAGE À PORT-MORIEN (COW-BAY).

Du 16 juillet au 19 août, la drague *Cap-Breton* a travaillé à Port-Morien, enlevant 33,920 yards cubes de pierre, gravier, sable et charbon, au coût de 11·78 cts par yard cube.

DRAGAGE AUX APPONTEMENTS DE LA COMPAGNIE DES ACIÉRIES ET DES HOUILLÈRES DE SYDNEY.

Du 23 juin au 5 juillet, la drague *Cap-Breton* travailla au quai de la Compagnie des aciéries et houillères de Sydney ,enlevant 7,980 yards cubes de pierre, gravier et vase au coût de 22·52 cts par yard cube.

DRAGAGE À L'APPONTEMENT WHITNEY.

Du 3 au 17 mai, la drague *Cap-Breton* a enlevé 5,985 yards cubes de pierre, vase, charbon et gravier à l'appontement de Whitney, Sydney, le coût ayant été de 18·06 cts par yard cube.

DRAGAGE À WINDSOR, COMTÉ DE HANTS.

Du 15 avril au 13 juillet, la drague *Canada* a enlevé 10,460 yards cubes de vase de devant le quai public, et amélioré le poste d'amarrage de la rivière Avon, au coût de 62·13 cents par yard cube.

DRAGAGE À YARMOUTH, COMTÉ DE YARMOUTH.

Du 1er au 14 avril, et du 4 juillet 1907 au 29 janvier 1908, la drague *Canada* a dragué 84,295 yards cubes de vase, et enlevé les vieilles épites qui se trouvaient dans le chenal du port d'Yarmouth, au coût de 17·26 cents par yard cube. Du 22 novembre 1907 au 12 février 1908, la drague *W. S. Fielding* a enlevé 33,200 yards cubes de pierre, de gravier et de sable du chenal, à Yarmouth, juste en deça de l'entrée du large, au coût de 35·87 cts par yard cube.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE À BELLE-ISLE, COMTÉ DE KING.

Du 14 mai au 21 octobre, la drague *Nouveau-Brunswick* a amélioré le chenal devant le quai qui se trouve près de la pointe de Hatfield, jusqu'en eau profonde. Cette drague a enlevé 67,750 yards cubes de vase, au coût de 12·32 cts par yard cube.

DRAGAGE À CAMPBELLTON, COMTÉ DE RESTIGOUCHE.

Du 19 mai au 31 août, et du 15 au 28 septembre, la drague *Saint-Laurent* a travaillé devant les quais de Campbellton, y formant un bassin d'ancrage en enlevant 29,750 yards cubes de vase et de gravier, au coût de 34·20 cents par yard cube.

DRAGAGE AUX SCIERIES DE CUSHING, COMTÉ DE SAINT-JEAN.

Du 24 avril au 31 mai, la drague *New Dominion* a approfondi les étangs des scieries de A. Cushing et Cie, enlevant 12,300 yards cubes de vase et d'écorce, au coût de 8·12 cents par yard cube. Le service de remorquage a été fourni par MM. A. Cushing et Cie.

DRAGAGE À LOGGIEVILLE, COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Du 30 juillet au 27 novembre, les travaux de dragage spécifiés dans un contrat signé par A. et R. Loggie, furent exécutés à Loggieville. Durant ces travaux, on enleva 13,201 yards cubes de matériaux, au coût de 35 cents par yard cube, plus 2·02 cents par yard cube pour le coût de l'inspection.

DRAGAGE À OROMOCTO, COMTÉ DE SUNBURY.

Du 22 octobre au 14 novembre, la drague *Nouveau-Brunswick* a creusé le haut-fond Oromocto, comté de Sunbury, enlevant 6,125 yards cubes de sable, au coût de 22·83 cents par yard cube.

DRAGAGE À SAINT-ANDRÉ, COMTÉ DE CHARLOTTE.

Du 11 juin au 14 novembre, la drague *New Dominion* a enlevé 45,185 yards cubes de glaise et de blocs erratiques et achevé le chenal qui traverse le haut-fond à cet endroit. Le coût a été de 20·24 cents par yard cube. Du 10 novembre au 5 février, cette drague a créé un chenal conduisant au quai public de Saint-André, et dragué les fondations de ce quai. Au cours de ces travaux, la drague enleva 18,387 yards cubes de glaise, de gravier et de pierres, au coût de 28 cents par yard cube. Au printemps, on achèvera ces travaux.

DRAGAGE À SHIPPIGAN, COMTÉ DE GLOUCESTER.

Du 16 juillet au 10 novembre, la drague *George McKenzie* a amélioré le chenal de la rivière Shippigan, comté de Gloucester, enlevant 24,209 yards cubes de vase, au coût de 49·27 cts par yard cube.

DRAGAGE AU PORT DE SAINT-JEAN.

Le port de Saint-Jean se trouve à l'estuaire de la rivière de ce nom, rivière qui a 450 milles de long, la marée s'y faisant sentir sur une longueur de 90 milles.

Ce port est sûr, commode et facile d'accès, et, comme il est sujet à de grandes marées et au courant violant du cours d'eau, il est navigable même pendant les mois d'hiver, la glace n'y séjournant jamais.

La partie du port qui est réservée au commerce, et qui a un mille et quart de long et, en moyenne, un demi-mille de large, est très profonde, les eaux y étant retenues par les bords naturels et par les quais.

A environ un mille et demi au sud de la ville, l'île aux Perdrix fournit un abri naturel et divise l'entrée du port en deux chenaux, celui de l'est et celui de l'ouest. Dans le premier de ces chenaux, ou chenal principal, on dispose d'un mouillage minimum de 19 pieds, à la barre, aux marées ordinaires de printemps. A deux cents verges à l'intérieur de la crête de la barre, le mouillage est de cinq brasses, au chenal étroit, tandis que, plus à l'intérieur, entre les quais principaux, de chaque côté du port, on dispose de 12 brasses de mouillage au milieu du chenal.

Le 30 septembre 1905, on signa un contrat pour le creusement de la crique de la pointe au Sable; creusement qui devait s'étendre jusqu'à 30 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, afin que la municipalité de Saint-Jean puisse offrir un nouveau bassin au port de commerce pendant la saison d'hiver. Pendant le dernier exercice, on dragua 427,714 yards cubes de matériaux.

La municipalité de cette ville ayant décidé de continuer le prolongement du quai, que l'on désigne sous le nom de "prolongement de 600 pieds", et "prolongement de 400 pieds", le 24 avril 1907, on commença le dragage à cet endroit, afin de permettre l'immersion de nouveaux cribs, ainsi que pour fournir des postes d'amarrage convenables le long de l'ouvrage projeté. Au 31 mars 1908, on avait enlevé 468,609 yards cubes de matériaux.

Afin de permettre aux grands vapeurs d'atteindre le poste d'amarrage ouest du chemin de fer Intercolonial, le fond de ce poste, excepté à sa partie d'amont, fut dragué à une profondeur de 28 pieds aux basses eaux des marées ordinaires de printemps.

Du 25 février au 31 mars, la drague *W. S. Fielding*, du ministère, dragua aussi, l'entrée du large chenal du port de Saint-Jean. Pendant ce laps de temps cette drague enleva 13,450 yards cubes de gravier, de pierre, de sable et de vase, au coût de 42·63 cents par yard cube.

Du 1er au 23 avril, la drague *New Dominion* travailla à l'extrémité de l'île de la Marine, à l'ouest de l'entrée qui conduit à la cale du ferry, enlevant 5,200 yards cubes, au coût de 23.16 cents par yard cube.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE AU QUAI DE L'ASILE DE FALCONWOOD, COMTÉ DE QUEENS.

Du 10 au 26 mai, la drague *Prince-Edouard* travailla à cet endroit, enlevant 2,770 yards cubes de vase, au coût de 46·69 cents par yard cube, ce qui acheva les travaux.

DRAGAGE AUX QUAIS DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, CHARLOTTETOWN, COMTÉ DE QUEENS.

Du 3 novembre au 26 décembre, la drague *Prince-Edouard* travailla aux quais de la Marine et des Pêcheries, à Charlottetown, pour y augmenter le mouillage. Cette drague enleva 11,610 pards cubes de vase, au coût de 34**53** cts par yards cube.

DRAGAGE À POWNAL, COMTÉ DE QUEENS.

Du 27 mai au 28 août, la drague *Prince-Edouard* améliora le chenal conduisant à la baie de Pownal, et au quai qui s'y trouve, enlevant 24,525 yards cubes de vase, au coût de 22·98 cents par yard cube.

DRAGAGE À SOURIS, COMTÉ DE KING.

Du 23 mai au 7 octobre, et du 1er novembre au 21 décembre, la drague *Montague* améliora le port de Souris, enlevant 50,750 yards cubes de vase, de pierres, de gravier, de vieux arbres et de vieux bois de charpente, au coût de 32·04 cts par yard cube.

DRAGAGES À VICTORIA (CRAPAUD), COMTÉ DE QUEENS.

Du 29 août au 2 novembre, la drague *Prince-Edouard* travailla à Victoria (Crapaud), où elle améliora le chenal et les abords des quais, enlevant 11,065 yards cubes de vase, de sable et de gravier, au coût de 47·84 cents par yard cube.

PROVINCE DE QUEBEC.

DRAGAGE À LA POINTE DE LA MISSION, RIVIÈRE RESTIGOUCHE.

Du 1er au 14 septembre, et du 29 septembre au 12 octobre, la drague *Saint-Laurent* a amélioré le chenal et le voisinage des quais de la pointe de la Mission, comté de Bonaventure. Cette drague a enlevé 7,560 yards cubes de sable, de gravier, de vase et de vieux arbres, au coût de 38·70 cents par yard cube.

MATERIEL DE DRAGAGE.

Ci-après nous donnons la description résumée du matériel de dragage que possède, et dont se sert, le ministère des Travaux publics, dans les provinces maritimes:—

Drague "Canada", automotrice à échelles (coque en fer).

Longueur totale, 130 pieds.
Bau, 20 pieds.
Tirant d'eau, sous charge arrière, 11·5 pieds.
Tirant d'eau, sous charge avant, 7 pieds.
Profondeur minimum de travail 7 pieds.
Profondeur maximum de travail (élinde, 24 godets), 16 pieds.
Capacité de la caisse à clapet, pour déblais, 90 yards cubes.

Vitesse, lorsque la drague est lège et récemment peinturée, 6 à 7 milles par heure.
Vitesse, lorsqu'elle est chargée, 3 à 4 milles par heure.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 180 à 270 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 180 à 360 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 360 à 450 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, en faisant usage de chalands à déblais, 600 à 1,000 yards cubes.
Nombre de chalands en acier employés: deux.

Drague "New Dominion" à cuiller (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Tirant d'eau, 5½ pieds.
Profondeur maximum de travail, 21 pieds.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 300 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 450 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 600 à 700 yards cubes.
Nombre de chalands à clapets employés: deux.

Drague "Saint-Laurent", automotrice à échelles (coque en fer).

Longueur totale, 175 pieds.
Bau, 30 pieds.
Tirant d'eau sous charge arrière, 13·5 pieds.
Tirant d'eau, sous charge avant, 8·5 pieds.
Profondeur minimum de travail (élinde, 32 godets, opérant à 30 pieds de la proue), 8·5 pieds.
Profondeur maximum de travail (élinde opérant à 40 pieds de la proue), 28 pieds.
Capacité de la caisse à clapet, pour déblais, 350 yards cubes.
Vitesse, lorsque la drague est lège, 6 à 7 milles par heure.
Vitesse lorsqu'elle est chargée, 3 à 4 milles par heure.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 350 à 700 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 700 à 1,000 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 1,050 à 1,400 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, en faisant usage de chalands à déblais, 1,200 à 1,600 yards cubes.
Nombre de barges en acier employées: trois.

Drague "Prince-Edward", à cuiller (coque en bois).

Longueur totale, 80 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Tirant d'eau, 6 pieds.
Profondeur maximum de travail, 21 pieds.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 300 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 500 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 600 à 700 yards cubes.
Nombre de chalands à clapets ou barges: trois.

Drague " Geo. McKenzie ", à cuiller (coque en bois).

Longueur, 90 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Tirant d'eau, 6 pieds.
Profondeur maximum de travail, 22 pieds.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 350 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 500 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 600 yards cubes.
Nombre de chalands à clapets ou barges: deux.

Drague " Cap-Breton ", à cuiller (coque en acier).

Longueur, 91 pieds.
Bau, 36 pieds.
Tirant d'eau 7½ pieds.
Profondeur maximum de travail, 34 pieds.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 1,000 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 1,500 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 2,000 yards cubes.
Nombre de barges employées (en acier, chacune de 200 yards cubes de capacité): trois.

Drague " Nouveau-Brunswick ", à mâchoires (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Tirant d'eau, 2½ pieds.
Profondeur maximum de travail, 17 pieds.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains durs, 180 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les terrains ordinaires, 300 yards cubes.
Quantité de dragage, par jour, dans les sols faciles, 450 yards cubes.
Nombre de chalands à déblais, pontés, employés: trois, usuels, et deux chalands à déblais à fond mobile.

Drague " W. S. Fielding ", automotrice à échelles et aspirantes, pour sables (coque en acier).

Longueur totale, 247 pieds.
Largeur maximum, 42 pieds.
Tirant d'eau, sous charge arrière, 19 pieds.
Profondeur maximum de travail, 61 pieds.
Capacité des caisses à clapet, à déblais, 1,000 yards cubes.
Vitesse quand la drague est lège, 7 milles par heure.
Vitesse quand elle est chargée, 4 milles par heure.
Quantité de dragage, par jour, 2,000 yards cubes, en employant des godets.
Quantité de dragage, par jour, 1,000 yards cubes, en employant l'appareil d'aspiration.
Quantité de dragage, par jour, en employant des barges à déblais, de 1,000 à 4,000 yards cubes.
Nombre de barges employées: quatre.

Drague "Montague", à cuiller (coque en acier).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 37 pieds 8 pouces.
Tirant d'eau, 5 pieds 6 pouces.
Profondeur maximum de travail, 28 pieds.
Quantité de dragage, par jour, 10 heures, 1,000 yards cubes.
Nombre de barges employées: deux, de 72 pieds de long, 19 pieds 8 pouces de large et 7 pieds de tirant d'eau.

Drague "Northumberland", aspirante, pour sables (coque en acier).

Longueur, 130 pieds.
Agitateur, 65 pieds.
Largeur, 52 pieds.
Tirant d'eau, 7 pieds.
Profondeur de travail, 40 pieds.
Quantité de dragage, par jour, 10 heures, 2,000 à 4,000 yards cubes.
Nombre de barges en acier employées: deux.

Remorqueur "Grillon" (Cricket).

Longueur, 36·5 pieds.
Bau, 7·3 pieds.
Tirant d'eau, 3·10 pieds.
Force: 4 chevaux-vapeur.

Remorqueur "Rona".

Longueur, 85 pieds.
Bau, 19·3 pieds.
Tirant d'eau, 8 pieds.
Force: 25 chevaux-vapeur.

Remorqueur "Helena".

Longueur, 111 pieds.
Bau, 23 pieds.
Tirant d'eau, 13 pieds.
Force: 87 chevaux-vapeur.
Une sonnette; machine et chaudière installées sur le chaland.
Une grue de dérochement, machine et grands grappins (pas de chaudière).

On a fait construire deux (2) barges en acier, à caisse à clapet, d'une capacité de 200 yards cubes; ces barges sont en contruction par adjudication et elles serviront aux dragages des provinces maritimes.

MÉMORANDUM des quantités de déblais enlevés par les dragues des provinces maritimes, etc., pendant l'axercice 1907-8.

	Yards cubes.
Saint-Laurent	65,310
Canada	94,755
New-Dominion	81,072
Prince-Edward	49,990
Geo. McKenzie	40,116
Cape-Breton	110,750
New-Brunswick	73,875
W. S. Fielding	229,800
Montague	50,750
Northumberland	327,296
Dragages par contrat	13,201
	1,136,915

TABLEAU des dépenses pour dragages faits dans les provinces maritimes pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

DRAGUE 'CANADA.'

ARTICLES.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	548 63	761 88	843 72	602 96	544 80	510 84	566 48	564 25	587 33	683 58	446 93	334 33	6,995 73
Charbon	206 96	102 08	124 93	181 62	194 77	197 44	200 81	248 15	217 45	149 98	5 19	.....	1,829 38
Approvisionnements	170 14	206 16	216 80	195 99	242 53	209 57	249 97	260 20	167 02	258 48	168 62	4 65	2,350 13
Munitions	51 88	22 06	12 60	8 03	98 61	17 58	46 88	40 37	13 24	87 37	55 28	12 28	466 18
Equipement	.....	.....	.....	74 42	.....	59 25	.....	326 27	.....	.....	48 16	.....	508 10
Eau	14 15	9 60	.....	16 30	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42 05
Réparations	6 08	156 62	.....	13 70	82 57	216 42	2 50	244 89	9 72	522 55	.....	.....	1,255 05
Pilotage	5 72	54 00	50 00	39 45	.....	50 00	.....	32 00	.....	.....	.....	.....	231 17
Remorquage	60 00	.....	.....	2,580 00	675 00	604 00	659 00	661 50	.....	1,262 50	.....	.....	6,502 00
Dépenses éventuelles	8 99	3 00	17 92	49 93	2 12	2 23	1 30	1 19	.....	2 95	7 59	3 06	100 28
Totaux	1,072 55	1,315 40	1,265 97	3,762 40	1,842 40	1,867 33	1,726 94	2,378 82	994 76	2,967 41	731 77	354 32	20,280 07
Frais d'opération	1,066 47	1,158 78	1,265 97	3,669 78	1,759 83	1,650 91	1,724 44	2,133 93	985 04	2,444 86	318 84	334 33	18,513 18
Répar. ordinaires	6 08	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	59 71	2 50	57 88	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	126 17
" extraordinaires	Nil.	156 62	Nil.	92 62	82 57	156 71	Nil.	187 01	9 72	522 55	412 93	19 99	1,640 72
Totaux	1,072 55	1,315 40	1,265 97	3,762 40	1,842 40	1,867 33	1,726 94	2,378 82	994 76	2,967 41	731 77	354 32	20,280 07

'NEW DOMINION.'

Salaires	668 47	587 68	495 70	417 15	433 96	380 75	388 50	390 47	402 81	415 00	419 02	458 73	5,458 24
Charbon	123 93	.....	31 96	.....	.....	436 39	.....	20 00	.....	301 92	.....	.....	914 20
Approvisionnements	147 71	74 58	104 47	81 92	95 81	89 49	88 84	100 68	85 06	81 16	42 25	.....	991 97
Munitions	29 41	37 82	82 00	2 85	18 15	15 17	7 92	6 40	3 99	.....	.....	7 65	205 36
Equipement	.....	.....	7 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 50
Eau	29 26	.....	9 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38 39
Réparations	98 57	120 60	423 80	.....	175 97	23 04	41 98	30 77	.....	85 63	.....	.....	1,000 36
Pilotage	.....	.....	25 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00	.....	50 00
Remorquage	594 50	20 00	540 00	780 00	911 42	675 00	817 50	780 00	776 56	786 00	510 00	1 50	7,192 48
Dépenses éventuelles	1 52	.....	3 46	0 83	.....	2 03	.....	2 59	1 03	3 11	14 73	7 85	37 15
Totaux	1,693 37	840 68	1,723 02	1,282 75	1,635 31	1,621 87	1,344 74	1,324 91	1,269 45	1,672 82	1,011 00	475 73	15,895 65
Frais d'opération	1,308 83	518 33	1,188 37	1,282 75	1,416 34	1,598 83	1,304 76	1,294 14	1,269 45	1,587 19	908 35	195 00	13,872 34
Répar. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	2 00	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	0 63	Nil.	Nil.	2 63
" extraordinaires	384 54	322 35	534 65	Nil.	216 97	23 04	39 98	30 77	Nil.	85 00	102 65	280 73	2,020 68
Totaux	1,693 37	840 68	1,723 02	1,282 75	1,635 31	1,621 87	1,344 74	1,324 91	1,269 45	1,672 82	1,011 00	475 73	15,895 65

'ST-LAURENT.'

Salaires	414 14	503 01	492 05	504 33	576 07	617 08	545 04	485 70	491 23	456 89	339 44	400 23	5,825 21
Charbon	179 03	241 13	401 63	273 00	255 94	233 63	393 75	219 94	256 81	.....	.....	.....	2,454 86
Approvisionnements	140 85	221 54	156 39	234 81	240 95	234 62	269 82	211 06	209 13	110 79	.....	15 59	2,045 55
Munitions	46 89	26 24	28 55	30 00	.....	43 46	.....	2 67	3 99	37 33	.....	20 65	239 78
Equipement	.....	.....	656 28	475 60	.....	.....	600 88	.....	.....	.....	.....	.....	1,732 76
Eau	.....	7 00	8 80	13 90	13 40	13 10	7 70	5 00	.....	.....	.....	.....	68 90
Réparations	.....	.....	270 63	26 50	66 00	191 57	53 37	60 88	15 14	155 67	694 08	.....	1,533 84
Pilotage	.....	134 68	155 00	15 00	.....	.....	50 00	157 00	130 00	.....	.....	.....	641 68
Remorquage	.....	.....	570 00	930 00	870 00	960 00	1,496 54	.....	.....	420 00	.....	.....	5,246 54
Quaiage	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Dépenses éventuelles	5 50	21 75	96 31	.....	.....	.....	14 47	.....	13 74	4 96	.....	37 99	194 72
Totaux	786 41	1,170 35	2,835 64	2,503 14	2,022 36	2,293 46	3,431 57	1,142 25	1,120 04	1,185 64	1,033 52	474 46	19,998 84
Frais d'opération	372 27	1,170 35	2,565 01	1,971 04	1,956 36	2,021 04	3,378 20	1,081 37	1,109 90	1,029 97	4 44	412 07	17,072 02
Répar. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	66 00	16 00	3 00	28 10	Nil.	155 67	694 08	Nil.	962 85
" extraordinaires	414 14	Nil.	270 63	532 10	Nil.	256 42	50 37	32 78	10 14	Nil.	335 00	62 39	1,963 97
Totaux	786 41	1,170 35	2,835 64	2,503 14	2,022 36	2,293 46	3,431 57	1,142 25	1,120 04	1,185 64	1,033 52	474 46	19,998 84

TABLEAU des dépenses pour dragages faits dans les provinces maritimes, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908—*Suite.*

"PRINCE EDOUARD."

ARTICLES.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	764 89	603 36	416 88	426 50	429 25	415 00	441 73	423 07	422 59	266 38	210 00	427 30	5,246 95
Charbon	.....	84 12	313 97	.....	154 58	289 00	.....	181 50	10 60	39 41	73 42	7 95	1,154 55
Approvisionnements	.....	138 66	12 53	.....	338 34	87 28	121 51	125 75	.....	115 95	.....	.....	940 02
Munitions	.....	136 49	.....	.....	177 47	5 70	119 64	37 01	.....	63 82	24 69	2 71	567 53
Equipement	.....	27 84	.....	.....	.....	.....	337 12	48 38	.....	.....	.....	.....	413 34
Eau	.....	12 04	51 00	.....	88 05	24 00	.....	45 60	.....	38 85	.....	.....	259 54
Réparations	.....	28 72	.....	212 35	2,263 37	.....	.....	59 78	.....	24 09	.....	21 02	1,609 33
Pilotage	.....	8 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	13 00
Remorquage	.....	.....	1,460 00	556 25	25 00	675 00	1,200 00	650 00	625 00	75 00	.....	.....	5,266 25
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	6 42	6 83	.....	.....	.....	.....	.....	13 25
Dépenses éventuelles	.....	5 25	.....	36 00	51 15	4 07	16 20	2 84	17 99	.....	20 24	8 66	162 40
Totaux	764 89	1,044 48	2,254 38	1,231 10	2,527 21	1,506 47	2,243 03	1,573 93	1,076 18	628 50	328 35	467 64	15,646 16
Frais d'opération	Nil.	820 76	2,254 38	1,018 75	1,263 84	1,506 47	2,243 03	1,514 15	1,076 18	628 50	328 35	Nil.	12,654 41
Réparations ordinair.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	107 14	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	107 14
" extraordinaires	764 89	223 72	Nil.	212 35	1,156 23	Nil.	Nil.	59 78	Nil.	Nil.	Nil.	467 64	2,884 61
Totaux	764 89	1,044 48	2,254 38	1,213 10	2,527 21	1,506 47	2,243 03	1,573 93	1,076 18	628 50	328 35	467 64	15,646 16

"GEO. McKENZIE."

Salaires	226 97	378 84	380 00	400 22	445 50	432 00	445 50	440 60	377 14	458 57	469 71	738 18	5,193 23
Charbon	28 07	34 28	53 00	491 85	539 62	.....	236 40	.....	60 61	79 63	40 95	.....	1,564 41
Approvisionnements	23 58	133 86	94 84	107 42	93 00	105 13	99 85	134 14	78 74	93 17	122 32	.....	1,086 05
Munitions	4 92	24 70	7 78	20 76	.....	.....	.....	2 25	4 00	.....	61 83	68 84	195 08
Equipement	.....	.....	569 13	26 50	140 20	.....	.....	81 41	58 91	77 28	.....	.....	953 43
Eau	.....	10 00	7 00	26 00	.....	184 50	85 64	45 35	.....	.....	.....	.....	358 49
Réparations	.....	1,443 08	.....	.....	61 06	190 72	65 55	.....	255 40	5 00	.....	288 63	2,309 44
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	.....	.....	30 00
Remorquage	.....	.....	477 50	549 00	1,005 00	154 00	.....	.....	1,449 92	.....	.....	.....	3,635 42
Quaiage	.....	55 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 00
Dépenses éventuelles	.....	38 80	.....	9 40	15 80	1 68	9 34	9 60	4 00	18 77	.....	11 45	118 84
Totaux	283 54	2,118 56	1,589 25	1,631 15	2,300 18	1,068 03	942 28	713 35	2,288 72	762 42	694 81	1,107 10	15,499 39
Frais d'opération	283 54	637 61	1,589 25	1,631 15	2,239 12	877 31	876 73	713 35	2,033 32	757 42	225 10	Nil.	11,863 90
Réparations ordinair.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	61 06	Nil.	65 55	Nil.	Nil.	5 00	Nil.	Nil.	131 61
" extraordinair.	Nil.	1,480 95	Nil.	Nil.	Nil.	190 72	Nil.	Nil.	255 40	Nil.	469 71	1,107 10	3,503 88
Totaux	283 54	2,118 56	1,589 25	1,631 15	2,300 18	1,068 03	942 28	713 35	2,288 72	762 42	694 81	1,107 10	15,499 39

"CAPE BRETON."

Salaires	471 58	447 26	455 00	503 77	510 25	455 00	452 19	487 36	454 59	355 53	270 00	305 38	5,167 91
Charbon	.....	177 00	48 00	48 00	228 57	97 50	51 00	42 75	81 00	39 00	.....	.....	812 82
Approvisionnements	78 55	154 53	82 11	269 28	227 96	207 55	195 42	180 82	.....	299 13	.....	.....	1,695 35
Munitions	11 79	.....	.....	.....	17 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29 36
Equipement	.....	.....	299 30	259 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	559 20
Eau	.....	.....	.....	.....	51 75	.....	.....	.....	17 50	12 50	.....	.....	81 75
Réparations	.....	32 48	67 17	.....	.....	1,345 26	20 00	36 07	.....	.....	.....	.....	1,500 98
Remorquage	.....	10 00	780 00	2,090 00	1,815 00	1,410 00	1,380 00	1,560 00	1,350 00	480 00	.....	.....	10,875 00
Dépenses éventuelles	8 83	.....	8 80	15 02	20 41	32 37	13 37	40 38	21 48	.....	5 00	.....	165 66
Totaux	570 75	821 27	1,740 38	3,185 97	2,871 51	3,547 68	2,111 98	2,347 38	1,924 57	1,186 16	275 00	305 38	20,888 03
Frais d'opération	570 75	788 79	1,673 21	3,028 07	2,871 51	2,202 42	2,091 98	2,311 31	1,924 57	1,186 16	275 00	305 38	19,229 15
Réparations ordinair.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	20 00	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	20 00
" extraordinair.	Nil.	32 48	67 17	157 90	Nil.	1,345 26	Nil.	36 07	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	1,638 88
Totaux	570 75	821 27	1,740 38	3,185 97	2,871 51	3,547 68	2,111 98	2,347 38	1,924 57	1,186 16	275 00	305 38	20,888 03

TABLEAU des dépenses pour dragages faits dans les provinces maritimes, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "NOUVEAU-BRUNSWICK".

ARTICLES	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	371 59	456 13	393 15	339 31	315 00	323 22	340 06	413 48	.....	125 38	147 25	120 00	3,344 57
Charbon	.....	100 18	249 19	103 25	259 37	40 00	167 59	.....	.....	.....	.....	.....	919 58
Approvisionnements	.....	169 26	111 06	138 12	133 18	101 32	122 86	52 89	.....	.....	.....	.....	828 69
Munitions	17 25	9 56	.....	.....	.....	.....	12 50	29 80	18 96	.....	.....	.....	88 07
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 45	.....	.....	.....	.....	75 45
Eau	.....	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 50
Réparations	237 35	157 28	34 91	.....	3 68	.....	.....	27 79	428 19	37 21	64 50	.....	990 91
Remorquage	.....	332 07	496 15	.....	906 36	441 84	582 00	367 69	.....	.....	.....	.....	3,126 11
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 00	.....	.....	.....	.....	2 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	1 03	.....	.....	1 85	1 55	2 90	.....	.....	.....	5 87	13 20
Totaux	626 19	1,226 98	1,285 49	580 68	1,617 59	908 23	1,226 56	972 00	447 15	162 59	211 75	125 87	9,391 08
Frais d'opération	137 25	885 89	1,197 43	580 68	1,613 91	908 23	1,226 56	780 08	18 96	Nil.	Nil.	5 87	7,354 86
Réparat. ordinaires	3 00	Nil.	Nil.	Nil.	3 68	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	6 68
" extraordin.	485 94	341 09	88 06	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	191 92	428 19	162 59	211 75	120 00	2,029 54
Totaux	626 19	1,226 98	1,285 49	580 68	1,617 59	908 23	1,226 56	972 00	447 15	162 59	211 75	125 87	9,391 08

DRAGUE "W. S. FIELDING".

Salaires	583 11	908 36	920 15	927 37	1,097 94	948 86	818 23	904 87	991 01	1,213 37	1,041 52	1,021 01	11,375 80
Charbon	.....	564 00	519 19	414 38	585 00	464 25	.....	761 62	329 60	794 66	641 24	.....	5,073 94
Approvisionnements	136 46	247 03	244 25	368 17	267 35	369 02	.....	474 95	270 66	323 92	305 51	142 84	3,150 16
Munitions	.....	181 91	44 52	13 43	97 88	137 95	22 35	46 79	15 43	232 63	33 06	.....	825 95
Equipement	162 47	.....	.....	165 71	.....	.....	55 79	25 91	241 06	317 41	9 78	.....	978 13
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146 00	4 68	.....	.....	.....	.....	150 68
Réparations	828 18	260 05	178 40	63 50	182 23	58 32	2,576 52	5,901 46	107 72	732 00	6 43	536 60	11,431 41
Pilotage	.....	120 00	125 00	135 00	.....	129 40	.....	112 00	130 00	.....	120 00	130 00	1,001 40
Remorquage	.....	480 00	1,050 00	750 00	810 00	512 00	.....	277 00	935 00	650 00	.....	400 00	5,864 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	16 94	.....	.....	.....	.....	408 00	.....	424 94
Dépenses éventuelles	.....	37 73	.....	4 67	9 44	9 57	7 41	19 26	.....	34 18	35 56	4 00	161 82
Totaux	1,710 22	2,799 08	3,081 51	2,842 23	3,049 84	2,646 31	3,626 30	8,528 54	3,020 48	4,298 17	2,601 10	2,234 45	40,438 23
Frais d'opération	855 54	2,539 03	2,903 11	2,778 73	2,867 61	2,587 99	1,049 78	2,627 08	2,912 76	3,566 17	2,594 67	1,697 85	28,980 32
Réparat. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	25 00	40 43	18 73	2,576 52	5,744 14	Nil.	219 26	6 43	528 05	9,158 56
" extraordin.	854 68	260 05	178 40	38 50	141 80	39 59	Nil.	157 32	107 72	512 74	Nil.	8 55	2,299 35
Totaux	1,710 22	2,799 08	3,081 51	2,842 23	3,049 84	2,646 31	3,626 30	8,528 54	3,020 48	4,298 17	2,601 10	2,234 45	40,438 23

DRAGUE "MONTAGUE".

Salaires	290 44	830 00	472 50	440 63	445 00	445 00	445 00	445 00	445 00	257 84	282 88	554 60	5,353 29
Charbon	.....	51 74	611 99	.....	31 00	208 25	.....	202 00	.....	150 00	.....	75 00	1,329 98
Approvisionnements	9 00	255 59	145 93	125 97	191 80	120 36	163 57	139 00	.....	102 46	.....	.....	1,253 68
Munitions	.....	29 60	141 39	36 07	.....	.....	113 96	.....	.....	78 11	.....	.....	399 13
Equipement	.....	.....	.....	.....	441 75	.....	88 58	.....	.....	.....	.....	.....	530 33
Eau	.....	36 00	37 20	20 40	51 60	14 40	26 40	49 60	.....	21 20	.....	.....	256 80
Réparations	6 72	107 56	.....	48 32	.....	.....	84 14	54 46	.....	520 10	.....	.....	821 30
Remorquage	.....	230 00	1,125 00	531 25	675 00	600 00	1,246 35	650 00	500 00	.....	.....	.....	5,557 60
Dépenses éventuelles	2 23	52 07	.....	.....	12 50	.....	.....	82 30	13 74	.....	.....	.....	162 84
Totaux	308 39	1,592 56	2,534 01	1,202 64	1,848 65	1,388 01	2,168 00	1,622 36	958 74	1,129 71	282 88	629 00	15,664 95
Frais d'opération	301 67	1,100 00	2,534 01	1,129 10	1,848 65	1,388 01	2,083 86	1,567 90	958 74	609 61	Nil.	629 00	14,150 55
Réparat. ordinaires	6 72	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	520 10	Nil.	Nil.	526 82
" extraordin.	Nil.	492 56	Nil.	73 54	Nil.	Nil.	84 14	54 46	Nil.	Nil.	282 88	Nil.	987 58
Totaux	308 39	1,592 56	2,534 01	1,202 64	1,848 65	1,388 01	2,168 00	1,622 36	958 74	1,129 71	282 88	629 00	15,664 95

TABLEAU des dépenses de dragages faits dans les provinces maritimes, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'NORTHUMBERLAND.'

ARTICLES.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	.....	761 78	758 22	750 00	745 64	637 31	367 19	543 68	674 57	5,238 39
Charbon	.....	.....	.....	940 50	.....	902 00	1,111 00	654 50	.....	239 25	.....	.....	3,847 25
Approvisionnements	.....	.....	.....	173 29	277 46	230 69	266 04	275 93	88 68	170 77	.....	.....	1,482 86
Munitions	.....	.....	.....	4 10	18 76	6 75	133 76	37 93	18 15	34 40	.....	.....	253 85
Equipement	.....	.....	.....	.....	114 15	.....	.....	.....	27 75	.....	.....	.....	141 90
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00	.....	.....	125 00
Réparations	.....	.....	.....	.....	5 21	.....	.....	38 85	50 16	.....	.....	.....	94 22
Remorquage	.....	.....	.....	.....	75 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	.....	42 26	6 70	0 74	8 08	6 31	9 00	16 77	0 80	90 66
Totaux	Nil.	Nil.	Nil.	1,117 89	1,294 62	1,904 36	2,261 54	1,760 93	828 36	945 61	560 45	675 37	11,349 13
Frais d'opération	Nil.	Nil.	Nil.	1,117 89	1,289 41	1,904 36	2,261 54	1,722 08	778 20	945 61	Nil.	675 37	10,694 46
Répar. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	5 21	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	5 21
" extraordin'res.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	38 85	50 16	Nil.	560 45	Nil.	649 46
Totaux	Nil.	Nil.	Nil.	1,117 89	1,294 62	1,904 36	2,261 54	1,760 93	828 36	945 61	560 45	675 37	11,349 13

REMORQUEUR 'RONA'.

Salaires	208 81	195 00	195 00	213 00	195 00	195 00	195 00	207 50	200 00	195 00	195 00	195 00	2,389 31
Charbon	3 08	70 50	93 25	88 13	...	...	...	...	...	37 21	22 75	...	314 92
Approvisionnements	62 36	58 51	69 14	67 85	59 39	55 50	60 27	107 13	49 06	63 40	52 55	...	705 16
Munitions	11 85	2 80	29 15	10 54	...	0 90	0 85	...	...	...	29 44	...	85 53
Equipement	...	...	...	25 00	...	...	...	...	...	...	...	...	25 00
Eau	...	5 00	3 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8 50
Réparations	...	...	166 00	...	6 60	57 18	...	...	1 68	...	...	...	231 46
Pilotage	...	7 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7 50
Remorquage	...	...	15 00	...	...	...	...	...	...	...	...	...	15 00
Quaiage	...	10 00	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10 00
Dépenses éventuelles	...	2 26	...	12 08	...	...	...	4 31	20 80	...	...	6 30	45 75
Totaux	286 10	351 57	571 04	416 60	260 99	308 58	256 12	318 94	271 54	295 61	299 74	201 30	3,838 13
Frais d'opération	286 10	351 57	405 04	416 60	254 39	251 40	256 12	318 94	269 86	295 61	104 74	201 30	3,411 67
Répar. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	6 60	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	6 60
" extraordinaires	Nil.	Nil.	166 00	Nil.	Nil.	57 18	Nil.	Nil.	1 68	Nil.	195 00	Nil.	419 86
Totaux	286 10	351 57	571 04	416 60	260 99	308 58	256 12	318 94	271 54	295 61	299 74	201 30	3,838 13

REMORQUEUR 'HELENA.'

Salaires	...	...	...	...	468 51	440 00	421 84	405 55	410 58	421 51	385 00	480 33	3,433 32
Charbon	...	...	...	...	...	...	...	203 50	...	467 50	...	...	671 00
Approvisionnements	...	...	...	...	95 42	139 29	53 44	251 89	71 44	283 94	409 51	...	1,304 93
Munitions	...	...	...	...	5 37	28 63	8 78	17 82	28 45	64 76	3 63	...	157 44
Eau	...	...	...	...	...	...	25 00	7 50	15 00	15 00	...	...	62 50
Réparations	...	...	...	...	...	...	110 49	10 76	26 20	...	6 12	...	153 57
Pilotage	...	...	...	...	...	...	3 00	...	...	...	...	...	3 00
Dépenses éventuelles	...	...	...	...	17 71	2 97	2 82	2 92	2 18	1 89	5 60	...	36 09
Totaux	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	587 01	610 89	625 37	899 94	553 85	1,254 60	809 86	480 33	5,821 85
Frais d'opération	...	...	...	...	587 01	610 89	514 88	889 18	527 65	1,254 60	418 74	480 33	5,283 28
Répar. ordinaires	...	...	...	...	Nil.	Nil.	56 72	10 76	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	67 48
" extraordinaires	...	...	...	...	Nil.	Nil.	53 77	Nil.	26 20	Nil.	391 12	Nil.	471 09
Totaux	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	587 01	610 89	625 37	899 94	553 85	1,254 60	809 86	480 33	5,821 85

TABLEAU donnant la nature et la quantité des déblais dragués dans les provinces maritimes, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

DRAGUE 'CANADA.'

Nature du dragage.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.
Vase	3,800	4,510	4,480	7,255	14,990	12,780	13,860	16,980	8,100	8,000	Nil.	Nil.	94,755
Totaux	3,800	4,510	4,480	7,255	14,990	12,780	13,860	16,980	8,100	8,000	Nil.	Nil.	94,755

'NEW DOMINION.'

Sédiments et vieilles billes	325												325
Vase, billes, croûtes		1,475											1,475
Gravier, glaise, sable			3,900	7,335	5,250			3,150	3,075				22,710
Glaise, gravier et pierre					3,275	5,812			3,487	4,625			17,199
Glaise, pierre et vase		1,250							225				1,475
Sable ordinaire				2,675	1,950	300	1,625						6,550
Sable et glaise						2,263							2,263
Vase	7,275	7,175					7,575	7,050					29,075
Totaux	7,600	9,900	3,900	10,010	10,475	8,375	9,200	10,200	6,787	4,625	Nil.	Nil.	81,072

'ST-LAURENT.'

Vase et roc		700											700
Sable					1,890	3,570	630	9,520	9,800				25,410
Gravier			7,280	7,140	5,250	1,260	3,570						24,500
Vase et gravier		1,750											1,750
Sable et roc		700											700
Sable et déchets		350	700		2,100	2,100							5,250
Vase		6,650	350										7,000
Totaux	Nil.	10,150	8,330	7,140	9,240	6,930	4,200	9,520	9,800	Nil.	Nil.	Nil.	65,310

'PRINCE EDWARD.'

Glaise et vase	.....	2,115	4,230	8,235	3,420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,000
Glaise et roc	.....	1,080	2,295	.....	2,520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,895
Sable—ordinaire	.....	.....	.....	.....	.....	3,645	4,050	.....	.....	.....	.....	.....	7,695
Sable et vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,290	1,080	405	.....	.....	.....	3,775
Vase	.....	.....	2,790	630	.....	.....	.....	5,580	5,625	.....	.....	.....	14,625
Totaux	Nil.	3,195	9.315	8,865	5,940	3,645	6,340	6,660	6,030	Nil.	Nil.	Nil	49,990

'GEO. McKENZIE.'

Vieilles billes vase et gravier	.....	1,710	765	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,475
Blocs erratiques et glaise dure	.....	315	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	315
Gravier	.....	720	1,575	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,295
Glaise	.....	.....	2,835	270	9,990	4,995	4,770	270	.....	.....	.....	.....	23,130
Glaise, pierre et roc.	.....	.....	675	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	742
Sable, glaise et vase	.....	.....	.....	.....	562	.....	.....	720	.....	.....	.....	.....	1,282
Glaise et vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,385	4,657	.....	.....	7,042
Vase, glaise et gravier	.....	.....	.....	405	450	.....	1,980	.....	.....	.....	.....	.....	2,835
Totaux	Nil.	2,745	5,850	675	11,069	4,995	6,750	990	2,385	4,657	Nil.	Nil.	40,116

DRAGUE 'CAP BRETON.'

Min. de f., p. à plâtre	.....	840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	840
Glaise, vase, billes et lest	.....	.....	10,185	.....	.....	.....	9,870	.....	.....	.....	.....	.....	20,055
Charbon, billes, sable	.....	.....	.....	12,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,500
Glaise et vase	.....	.....	.....	.....	1,680	6,930	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,610
Glaise, pierre et roc.	.....	9,555	10,710	3,045	.....	.....	.....	2,520	1,785	.....	.....	.....	27,615
Sable—ordinaire	.....	.....	.....	.....	11,130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,130
Sable très fin, billes et vase	.....	.....	.....	.....	10,290	6,510	4,410	1,470	.....	.....	.....	.....	22,680
Vase, charb. et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	1,365	.....	2,940	2,835	.....	.....	.....	7,140
Totaux	Nil.	10,395	20,895	15,545	23,100	14,805	14,280	6,930	4,620	Nil.	Nil.	Nil.	110,570

TABLEAU donnant la nature et la quantité des déblais dragués dans les provinces maritimes, etc.—*Suite.*

DRAGUE 'NEW BRUNSWICK.'

Nature du dragage.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.	Yds.
Epites	.....	.....	.....	.....	.....	450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	450
Gravier, briques et glaise	.....	.....	.....	.....	6,850	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,050
Glaise et vase	.....	950	6,000	7,700	3,150	3,100	1,450	.....	.....	.....	.....	.....	22,350
Glaise et sable	.....	3,550	3,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,400
Sable et vase	.....	.....	3,450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,450
Sable	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,750	3,375	.....	.....	.....	.....	6,125
Vase	.....	.....	.....	9,200	.....	9,050	7,800	.....	.....	.....	.....	.....	26,050
Totaux	Nil	4,500	13,300	16,900	10,000	13,800	12,000	3,375	Nil	Nil	Nil	Nil	73,875

DRAGUE 'W. S. FIELDING.'

Glaise	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,200	1,200
Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	4,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,400
Sable et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,800	.....	8,900	.....	1,500	13,200
Pierre et gravier	.....	.....	.....	.....	.....	5,200	.....	.....	4,900	.....	.....	2,200	12,300
Sable—ordinaire	.....	.....	.....	10,600	24,800	.....	.....	.....	600	6,600	800	.....	43,400
Sable et gravier	.....	19,250	1,900	38,700	10,800	21,250	.....	1,800	6,800	.....	.....	.....	100,500
Vase et sable	.....	.....	40,100	6,150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,550	54,800
Totaux	Nil	19,250	42,000	55,450	35,600	30,850	Nil	4,600	12,300	15,500	800	13,450	229,800

DRAGUE 'MONTAGUE.'

Roc et vase	...	...	850	...	...	3,550	...	...	...	...	...	...	4,400
Glaise, sable et vase	...	...	8,150	...	2,600	...	1,400	6,250	...	...	...	...	18,400
Glaise, pierre et vase	...	...	...	...	4,200	...	...	1,400	2,100	...	...	...	7,700
Sable—ordinaire	...	...	3,800	2,800	6,250	...	...	...	...	...	...	...	12,850
Sable et roc	...	...	...	3,500	1,100	...	...	...	...	...	...	...	4,600
Vase	...	...	...	1,300	...	...	700	...	800	...	...	...	2,800
Totaux	Nil	Nil	12,800	7,600	14,150	3,550	2,100	7,650	2,900	Nil	Nil	Nil	50,750

DRAGUE 'NORTHUMBERLAND.'

Tuf '*Hard pan*'	...	...	...	...	2,951	...	...	...	...	...	...	...	2,951
Sciure de bois et sable	...	...	...	...	8,886	66,835	64,241	127,775	56,608	...	...	...	324,345
Totaux	Nil	Nil	Nil	Nil	11,837	66,835	64,241	127,775	56,608	Nil	Nil	Nil	327,296

DÉSIGNATION DU DRAGAGE DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Drague.	Localité.	Date.	Durée du dragage.		Quantité.	Dépense dans la localité.	Dépense par yard cube.	Hivernement, réparation, équipement, et inspection au prorata.	Coût. total	Coût par yard cube, établi d'après la dépense totale.
			Hrs.	Min.	Yds. cu.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
'St.-Laurent'.....	Cie "Acadia Coal" Pictou, comté de Pictou, N.-E.....	Du 2 au 6 mai 1907.....	14	55	2,800	217 31	0 07·76	71 72	289 03	0 10·32
"	Cie des Iles de la Madeleine, Pictou, comté de Pictou, N.-E	Du 7 au 18 mai 1907	19	30	5,250	261 11	0 04·97	86 18	347 29	0 06·61
"	Campbellton, comté Restigouche, N.-B.	Du 19 mai au 31 août, et du 15 au 28 sept. 1907.....	228	07	29,750	7,649 87	0 25·71	2,524 91	10,174 78	0 34·20
"	Mission Point, comté Bonaventure, P.Q.	Du 1er au 14 sept. et du 29 sept. au 12 oct. 1907.....	61	30	7,560	2,207 24	0 29·19	728 52	2,935 76	0 38·70
"	Barre de Pictou, comté de Pictou, N.-E.	Du 13 oct. au 31 déc. 1907.....	107	30	19,950	5,273 75	0 26·43	1,740 65	7,014 40	0 35·15
'Canada'.....	Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E.	Du 1er au 14 avril, et du 4 juil. au 29 jan. 1908.....	790	37	84,295	11,562 57	0 13·71	2,991 24	14,553 81	0 17·26
"	Windsor, comté de Hants, N.-E.....	Du 15 avril au 3 juil. 1907. ...	132	18	10,460	5,163 57	0 49·36	1,335 83	6,499 40	0 62·13
'New Dominion'..	Navy Island, St-Jean, comté de St-Jean, N.-B.....	Du 1er au 23 avril 1907.....	64	45	5,200	978 75	0 18·82	225 74	1,204 49	0 23·16
"	Cushing's Mill, St-Jean, comté de St-Jean, N.-B.....	Du 24 avril au 31 mai 1907 . ..	254	15	12,300	*812 45	0 06·60	187 38	999 83	0 08·12
"	St-André, comté de Charlotte, N.-B..	Du 11 juin au 9 nov. 1907.....	769	00	45,185	7,433 20	0 16·45	1,714 43	9,147 63	0 20·24
"	Nouveau quai de St-André, comté de Charlotte, N.-B.....	Du 10 nov. au 5 fév. 1908.....	351	45	18,387	4,184 55	0 22·75	965 15	5,149 70	0 28·00
'Prince-Edouard'.	Falconwood, comté de Queen, I.-P.-E.	Du 10 au 26 mai 1907....	52	45	2,790	819 50	0 29·37	483 17	1,302 67	0 46·69
"	Pownal " " .	Du 27 mai au 28 août 1907....	526	11	24,525	3,545 82	0 14·45	2,090 60	5,636 42	0 22·98
"	Victoria, Crapaud " " .	Du 29 août au 2 nov. 1907.....	230	00	11,065	3,330 63	0 30·10	1,963 74	5,294 37	0 47·84
"	Quai de la Marine et des Pêcheries, comté de Queen, I.-P.-E.....	Du 3 nov. au 26 déc. 1907.....	209	20	11,610	2,522 14	0 21·93	1,487 05	4,009 19	0 34·53
'Geo. McKenzie'..	Cie "Acadia Coal," Pictou, comté de Pictou, N.-E.....	Du 11 au 13 mai 1907..... ..	12	00	315	110 15	0 34·97	74 83	184 98	0 58·70
"	New-Glasgow, comté de Pictou, N.-E.	Du 14 mai au 16 juin 1907. ...	68	30	4,770	1,885 52	0 39·52	1,280 88	3,166 40	0 66·38
"	Cie "Copper Smelting" (Quai de la), Pictou, comté de Pictou, N.-E.....	Du 17 juin au 2 juil. 1907.....	5	00	3,780	529 77	0 14·01	359 88	889 65	0 23 53
"	Shippegan, comté de Gloucester, N.-B.	Du 16 juil. au 10 nov. 1907....	460	40	24,209	7,103 12	0 29·34	4,825 31	11,928 43	0 49 37
"	Port-Mulgrave (anse du Pirate), comté de Guysboro, N.-E.....	Du 23 déc. au 31 jan. 1908....	166	00	7,042	2,325 50	0 33·02	1,579 76	3,905 26	0 55 45

'Cap-Breton'.....	Appt. Whitney, comté Cap-Breton N.-E	Du 3 au 17 mai 1907.....	71 45	5,985	770 75	0 12·87	310 35	1,081 10	0 18 06
"	Appt. International, comté de Cap-Breton N.-E.....	Du 18 mai au 22 juin 1907....	182 45	20,370	1,635 66	0 08 02	658 59	2,294 25	0 11 26
"	Cie "Steel & Coal," comté de Cap-Breton, N.-E.....	Du 23 juin au 5 juil. 1907.....	76 15	7,980	1,281 25	0 16·05	515 89	1,797 14	0 22 52
"	Baie de la Vache, Port-Morien, comté de Cap-Breton, N.-E.....	Du 16 juil. au 19 août 1907....	184 30	33,920	2,849 29	0 08·40	1,147 27	3,996 56	0 11 78
"	Baie d. Glaces, comté Cap-Breton, N.-E.	Du 20 août au 13 nov. 1907....	171 15	34,755	6,539 48	0 18·81	2,633 14	9,172 62	0 26 39
"	Quai de la "Dominion Coal Co." Louisburg, comté Cap-Breton, N.-E.	Du 14 nov. au 14 déc. 1907....	58 30	7,560	2,382 74	0 31·51	959 42	3,342 16	0 44 20
'Nouv.-Brunswick'	Belleisle, comté de King, N.-B	Du 14 mai au 21 oct. 1907.....	1,211 00	67,750	5,906 00	0 08·71	2,443 44	8,349 44	0 12 32
* "	Haut-fond, Oromocto, comté Sunbury N.-B.....	Du 22 oct. au 14 nov. 1907....	135 00	6,125	990 07	0 16·16	409 61	1,399 68	0 22 83
'W. S. Fielding'..	Pictou, Barre de Pictou, N.-E.	Du 10 mai au 21 sept. 1907 ...	310 00	183,150	12,520 16	0 06·83	11,828 44	24,348 60	0 13 29
" ...	Yarmouth, comté d'Yarmouth, N.-E.	Du 22 nov. au 12 fév. 1908. ...	90 60	33,200	6,117 40	0 18·42	5,579 43	11,896 83	0 35 83
"	Port de St-Jean (Chenal du), comté de St-Jean, N.-B.....	Du 25 fév. au 31 mars 1908....	18 23	13,450	2,948 67	0 21·92	2,785 77	5,734 44	0 42 63
'Montague'.....	Souris, comté de King., I.-P.-E.....	Du 23 mai au 7 oct. et du 1er nov. au 21 déc. 1907.....	782 30	50,750	9,312 71	0 18·35	6,949 44	16,262 15	0 32 04
'Northumberland'	Bridgewater, cté de Lunenburg, N.-E.	Du 25 août au 13 déc. 1907....	741 30	327,296	12,440 43	0 03·80	5,385 16	17,825 59	0 05 44
'Loggieville'.....	Loggieville, comté de Northumberland, N.-B.	Du 30 juil. au 27 nov. 1907....	.....	13,201	4,888 04	0 37·02	.....	4,888 04	0 37 02
			8,459 01	1,136,735	138,499 17	0 12·18	68,522 92	207,022 09	0 18 21

* Le service de remorquage a été fourni par les propriétaires des remorqueurs.

DÉPENSES pour dragages faits au Nouveau-Brunswick pendant les trente-six années révolues le 31 mars 1908.

Comté.	Localité.	Total pour les trente-cinq années révolues le 31 mars 1907.			Pour l'année 1907-08.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Yards cubes.	$ c.	$ c.	Yards cubes.	$ c.	$ c.	Yards cubes.	$ c.	$ c.
Charlotte	St-André	66,085	15,284 87		45,185	9,147 63		111,270	24,432 50	
	" nouveau quai			15,284 87	18,387	5,149 70	14,207 33	18,387	5,149 70	29,582 20
Gloucester	Bathurst	98,637	29,095 79					98,637	29,095 79	
	Caraquet	16,485	6,312 23					16,485	6,312 23	
	Shippegan	64,545	21,452 11	56,860 13	24,209	11,928 43	11,928 43	88,954	33,480 54	68,788 56
Kent	Richibucto	172,778	53,544 01					172,778	53,544 01	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	" Pointe aux Prêtres	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	" Pointe de la Chapel	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	" quai Robertson	45	14 23	70,514 70				45	14 23	70,514 70
King	Belleisle	79,905	13,052 23		67,750	8,349 44		147,655	21,401 67	
	Rivière Kennebecasis	116,270	20,081 82					116,270	20,081 82	
	Moss Glen	10,200	1,924 47					10,200	1,924 47	
	Westfield	1,300	362 19					1,300	362 19	
	Quai Glenwood	28,600	2,417 77					28,600	2,417 77	
	Quai de Shampers	4,700	703 07					4,700	703 07	
	Quai de l'anse de Jenkin	13,650	1,720 64					13,650	1,720 64	
	Les Cèdres	19,700	1,948 64					19,700	1,948 64	
	Evandale	75	67 18					75	67 18	
	Pointe au Chêne	12,100	1,979 05					12,100	1,979 05	
	Quai Victoria	21,700	2,448 40	46,705 47			8,349 44	21,700	2,448 40	55,054 91
Northumberland	Fer à cheval, Miramichi	208,892	55,058 36					208,892	55,058 36	
	Barre du large "	29,935	7,965 31					29,935	7,965 31	
	Grande Dune "	37,975	10,121 67					37,975	10,121 67	
	Gordon Flats "	22,425	4,403 95					22,425	4,403 95	
	Neguac "	6,300	6,969 76					6,300	6,969 76	
	Loggieville			84,519 05	13,201	4,888 04	4,888 04	13,201	4,888 04	89,407 09
Queen	Grand Lac	215,232	30,085 41					215,232	30,085 41	
	" Anse McNair	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	87,230	17,190 06					87,230	17,190 06	
	Washademoak	65,675	8,073 65					65,675	8,073 65	
	" quai Cambridge	2,900	1,073 31					2,900	1,073 31	
	" " Ackerley	4,840	995 20					4,840	995 20	
	" " Huestis	270	212 72					270	212 72	

	" quai Webster...	5,000	764 58					5,000	764 58		
	" " Robertson.	5,750	422 14					5,750	422 14		
	" ruisseau Colwell.	8,290	2,557 52					8,290	2,557 52		
	Grimross, Middleground. ..	12,040	3,274 99					12,040	3,274 99		
	Gagetown, canal du ruisseau .	45,935	7,739 97					45,935	7,739 97		
	Ile Spoon	9,315	1,192 36					9,315	1,192 36		
	Haut-fond Ward, riv. du Saum	46,625	4,593 59					46,625	4,593 59		
	Haut-fond Curley..	36,625	3,369 16					36,625	3,369 16		
	Chipman et Brigg's Corner...	104,275	12,269 49					104,275	12,269 49		
	Quai d'Upper Gagetown.....	1,700	1,104 90					1,700	1,104 90		
	Haut-fond McClure	39,525	4,556 66					39,525	4,556 66		
	Queen's Coal Co., Newcastle..	14,475	1,335 06					14,475	1,335 06		
	Hampstead	1,200	401 36					1,200	401 36		
	Quai de Belyea	1,865	609 25	106,344 20				1,865	609 25	106,344 20	
Restigouche	Dalhousie	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08		
	" contrat McManus ..	13,336	1,825 67					13,336	1,825 67		
	" quai du ch. de fer...	8,460	1,203 48					8,460	1,203 48		
	" débarcad. du passeur.	12,992	3,632 33					12,992	3,632 33		
	" Hilyards	3,850	1,277 78					3,850	1,277 78		
	Traverse	118,860	22,980 63					118,860	22,980 63		
	" Pointe au Chêne....	2,100	1,020 58					2,100	1,020 58		
	Quai du gouver. à Campbellton	1,750	620 96		29,750	10,174 78		31,500	10,795 74		
	Contrat à Campbellton	9,800	2,254 11					9,800	2,254 11		
	Bassin à "	18,375	10,354 33	51,712 95			10,174 78	18,375	10,354 33	61,887 73	
Saint-Jean.....	Terminus du chem. de fer Int.	212,242	52,633 18					212,242	52,633 18		
	Ile de la Marine	34,699	12,157 46		5,200	1,204 49		39,899	13,361 95		
	Anse Marble	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40		
	Murray's Mills	27,555	3,681 41					27,555	3,681 41		
	Quai Indiantown	1,615	192 83					1,615	192 83		
	" Long	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24		
	Miller et Woodman	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42		
	Hayford et Stetson	8,015	942 29					8,015	942 29		
	Quai Indiantown	450	52 90					450	52 90		
	Adams	7,315	3,247 29					7,315	3,247 29		
	Ligne Anchor	4,695	996 81					4,695	996 81		
	Dominion Atlantic..	15,525	4,484 72					15,525	4,484 72		
	St-Jean, bassin d'accost. d'hiv.	439,503	81,451 16					439,503	81,451 16		
	Chenal du port de St-Jean....	3,413	5,063 92		13,450	5,374 44		16,863	10,798 36		
	Purves et Murchie Mills	675	142 57					675	142 57		
	Quai de McAvity..	4,110	606 88					4,110	606 88		
	" de Lawton	570	101 46					570	101 46		
	" Thorne	1,980	249 02					1,980	249 02		
	Quai Maritime Nail Co.	1,425	224 52					1,425	224 52		
	Cushing's Mills	20,850	1,222 86		12,300	999 83		33,150	2,222 69		
	Hilyard Frères	1,400	314 10					1,400	314 10		
	Rivière Kennebecasis	2,025	604 37					2,025	604 37		
	Ile aux Perdrix	4,650	2,294 22					4,650	2,294 22		
	Chenal pour la conduite d'eau	8,215	5,173 82	183,982 85			7,938 76	8,215	5,173 82	191,921 61	
Sunbury...	Oromocto	395,447	66,427 58		6,125	1,399 68		401,572	67,827 26		
	Quai McLean	625	181 59					625	181 59		

DÉPENSES pour dragages faits au Nouveau-Brunswick, pendant les trente-six années révolues le 31 mars 1908.

Comté.	Localité.	Total pour les trente-cinq années révolues le 31 mars 1907.			Pour l'année 1907-08.			Quantité totale.	Coût total.	Coût par chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Yards cubes.	$ c.	$ c.	Yards cubes.	$ c.	$ c.	Yards cubes.	$ c.	$ c.
Sunbury	Ile-au-Bœuf	51,800	5,266 50	...	...	...	...	51,800	5,266 50	...
	Lac des Français	25,475	3,787 49	...	...	...	...	25,475	3,787 49	...
	Quai de Bent, Maugerville	2,310	428 44	...	...	...	...	2,310	428 44	...
	Haut Sheffield	3,830	425 15	76,516 75	...	...	1,399 68	3,830	425 15	77,916 43
Westmoreland	Pointe du Chêne	182,980	42,162 18	...	...	...	...	182,980	42,162 18	...
	Cap Tormentine	35,120	9,004 92	51,167 10	...	...	...	35,120	9,004 92	51,167 10
York	Frédéricton	126,365	21,679 06	...	...	...	...	126,365	21,679 06	...
	Passage de Ste-Marie	15,570	6,827 36	...	...	...	...	15,570	6,827 36	...
	Gibson	30,395	4,379 52	...	...	...	...	30,395	4,379 52	...
	Naashwaak	1,600	435 22	...	...	...	...	1,600	435 22	...
	Hauts-fonds Fisher et Chesnut	8,200	1,547 12	...	...	...	...	8,200	1,547 12	...
	Quai d. ch. d. f. Canada East.	3,970	1,013 98	...	...	...	...	3,970	1,013 98	...
	Springhill, Chapel et Russel	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Barres	96,295	24,386 78	...	...	...	...	96,295	24,386 78	...
	Barre de Robinson	6,965	1,717 16	...	...	...	...	6,965	1,717 16	...
	Estacades-Douglas	14,235	1,512 87	63,499 07	...	...	...	14,235	1,512 87	63,499 07
	Equipement N.-Brunswick	...	1,591 12	1,591 12	...	...	...	...	1,591 12	1,591 12
	Totaux	3,914,852	808,698 26	803,698 26	235,557	58,976 46	58,976 46	4,150,409	867,674 72	867,674 72

DÉPENSES pour dragage fait en Nouvelle-Ecosse, pendant les trente-six années révolues le 31 mars 1908.

Comté.	Localité.	Total pour les trente-cinq années révolues le 31 mars 1907.			Pour l'année 1907-08.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût	Coût par comté.	Quantité.	Coût	Coût par comté.			
		Yards cubes.	$ c.	$ c.	Yards cubes.	$ c.	$ c.	Yards cubes.	$ c.	$ c.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Port Bouche	59,243	19,703 33					59,243	19,703 33	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	Anse McNair	11,265	10,035 68					11,265	10,035 68	
	Bayfield	12,871	9,505 79					12,871	9,505 79	
	Arisaig	8,330	7,452 26					8,330	7,452 26	
	Pointe de Cribbin	4,675	4,125 19	60,001 69				4,675	4,125 19	60,001 69
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	62,917	20,904 88					62,917	20,904 88	
	Baie des petites Glaces	46,450	16,936 02		34,755	9,172 62		81,205	26,108 64	
	Port-Caledonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Etang Benacadie	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Noël	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Baie à la Vache	3,255	1,892 32		33,920	3,996 56		37,175	5,888 88	
	Main-à-Dieu	4,680	2,720 76					4,680	2,720 76	
	Louisbourg	23,310	5,480 52					23,310	5,480 52	
	Sydney-Nord (Coal & Steel Co)	54,490	13,143 92		7,980	1,797 14		62,470	14,941 06	
	" quai de Salter	3,045	505 58					3,045	505 58	
	" appont. à ballast	2,625	364 03					2,625	364 03	
	" quai de Vooght	1,470	204 52					1,470	204 52	
	" " de Ingraha	1,680	275 85					1,680	275 85	
	" tas de ballast	2,205	165 65					2,205	165 65	
	Sydney, appt. d. la Cie Int. Coal	14,800	8,356 26		20,370	2,294 25		35,170	10,650 51	
	" appt. Whitney	600	281 12		5,985	1,081 10		6,585	1,362 22	
	" quai d. l. Cie Dom'n. Coal			98,108 08	7,560	3,342 16	21,683 83	7,560	3,342 16	119,791 91
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	93,865	24,140 37	36,945 05				93,865	24,140 37	36,945 05
Digby	Digby	55,740	11,009 10					55,740	11,009 10	
	Weymouth	93,865	28 62	11,037 72				93,865	28 62	11,037 72
Guysboro	Guysboro	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière de Larry	47,655	16,519 85					47,655	16,519 85	
	Port Mulgrave	4,347	2,494 81		7,042	3,905 26		11,389	6,400 07	
	Sherbrooke	1,260	496 49					1,260	496 49	

DÉPENSES pour dragages faits en Nouvelle-Ecosse, pendant les trente-six années révolues le 31 mars 1908—*Suite.*

Comté.	Localité.	Total pour les trente-cinq années révolues le 31 mars 1907.			Pour l'année 1907-08.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Yds cubes.	$ c.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	$ c.
	Anse de Cook	16,815	7,336 29					16,815	7,336 29	
	Rivière Ste-Marie	81,812	22,352 04					81,812	22,352 04	
	Passe, Tickle ; Petit Canso	3,015	4,477 97					3,015	4,477 97	
	Barre Sonoro ; riv. Ste-Marie	5,628	2,204 33	57,295 31			3,905 26	5,628	2,204 33	61,200 57
Halifax	Chessetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Traverse d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse au Harengs	26,101	12,049 68					26,101	12,049 68	
	Port-Ketch	4,227	1,690 53					4,227	1,690 53	
	Quai Richmond	792	182 53					792	182 53	
	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus du ch. d. f. d'Halifax	35,565	11,056 79					35,565	11,056 79	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	Bras de Nord-Ouest	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Quai de Cunard	1,400	530 04					1,400	530 04	
	Rivière au Saumon	14,288	5,962 93					14,288	5,962 93	
	Baie Spry	10,665	3,075 72					10,665	3,075 72	
	Passe de l'Est	2,070	596 97					2,070	596 97	
	Sambro	4,815	1,388 61	49,740 12				4,815	1,388 61	49,740 12
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Etang de Campbell	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Cheticamp	206,275	71,409 02					206,275	71,409 02	
	Mabou	326,800	82,124 26					326,800	82,124 26	
	Port-Hood	15,275	10,796 14					15,275	10,796 14	
	Grand Etang	10,980	3,431 25	172,315 18				10,980	3,431 25	172,315 18
Lunenbourg	Lunenbourg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie Mahone	58,019	15,089 29					58,019	15,089 29	
	Anse Voglers	11,600	5,075 53					11,600	5,075 53	
	Rivière LaHave			42,359 39	327,296	17,825 59	17,825 59	327,296	17,825 59	60,184 98
Pictou	Quai de la Cie "Acadia Coal"	22,460	5,262 26		3,115	474 01		25,575	5,736 27	
	Mines Albion	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	Rivière de l'Est	144,407	47,696 43					144,407	47,696 43	
	Quai de la Cie "Halifax Coal"	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Pictou, quai du marché public	114,600	27,368 22					114,600	27,368 22	
	" quai du ch. de f. Pictou	92,649	24,673 79					92,649	24,673 79	

Pictou	Pictou, cale d'ac., q. du ch. f.	48,645	8,898 40					48,645	8,898 40	
	" ramp. de déb. du b. à v.	720	246 18					720	246 18	
	" barre	113,600	17,737 68		203,100	31,363 00		316,700	49,100 68	
	" q. Hogg, Craig et Cie	6,090	1,204 29					6,090	1,204 29	
	" Burnam et Morrell	1,050	211 19					1,050	291 19	
	" bâtiment frigorifique des îles de la Mad				5,250	347 29		5,250	347 29	
	" quai de la Cie "Copper and Smelting				3,780	899 65		3,780	899 65	
	Houillère Vale	1,395	692 15					1,395	682 15	
	Rivière Jean	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	25,110	10,707 59					25,100	19,707 59	
	New-Glasgow	35,445	11,795 79		4,770	3,166 40		40,215	14,962 19	
	Rivière du Milieu	15,060	4,984 40					15,060	4,984 40	
	Quai C. Dwyer	5,400	1,087 66					5,400	1,087 66	
	Poste d'amarrage C. Dwyer pour le vap. "Campania"	5,850	2,000 22					5,850	2,000 22	
	Quai Dwyer et Cie	360	123 09					360	123 09	
	Cie "Interco. Coal Mining", rivière de l'Est, Pictou	46,900	7,410 86	198,875 33			36,250 35	46,900	7,710 86	233,125 68
Queen	Liverpool	82,230	31,944 10					82,230	31,944 10	
	Port-Mouton	10,600	2,283 77	34,227 87				10,620	2,283 77	34,227 87
Richmond	D'Ecousse	23,650	10,052 76					23,650	10,052 76	
	Canal St-Pierre	90,830	27,435 95					90,830	27,435 95	
	St-Pierre	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand-Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Cale de la Marine	320	56 53					320	56 53	
	Poulement	10,080	2,566 14					10,080	2,566 14	
	Port-Fourchu	16,885	9,454 94					16,885	9,454 94	
	Etang du Nord ; îles Rouges	21,900	12,203 23	74,216 30				21,900	12,203 23	74,216 32
Shelburne	Lockeport	94,168	22,049 58					94,168	22,049 58	
	Passe Barrington	42,670	13,607 03					42,670	13,607 03	
	Osburne	990	145 31					990	145 31	
	Port de Wood	1,170	245 45					1,170	245 45	
	Quai public Barrington, Chenal de Sherrow	61,020	17,612 09					61,020	17,612 09	
	Shelburne	9,120	3,956 95	57,616 41				9,120	3,956 95	57,716 41
Yarmouth	Yarmouth	540,622	136,146 03		117,495	26,450 64		658,117	162,596 67	
	Milton	663	499 46	136,646 49			26,450 64	683	499 46	163,096 13
Hants	Windsor	13,280	10,415 24	10,415 24	10,460	6,499 40	6,499 40	23,740	16,914 64	16,914 64
Victoria	Baie Aspey	3,820	1,569 95	1,569 95				3,820	1,569 95	1,569 95
Drague "C. B." Pertes			762 98	762 97					762 98	752 98
	Totaux	3,590,699	1,062,240 88	1,862,240 88	792,878	112,615 07	112,615 07	4,383,577	1,174,855 95	1,174,855 95

DÉPENSES pour dragages faits à l'île du Prince-Edouard, pendant les trente-six années révolues le 31 mars 1908.

Comté.	Localité.	Total pour les trente-cinq années révolues le 31 mars 1907.			Pour l'année 1907-1908.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Yds cubes.	$ c.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	$ c.
King	Grande-Rivière	76,170	15,304 04					76,170	15,304 04	
	Rivière Montague	182,295	36,547 47					182,295	36,547 47	
	Partie sud du Port-Murray	101,253	18,147 03					101,253	18,147 03	
	Esturgeon	16,026	6,066 27					16,026	6,066 27	
	Quai Ste-Marie	21,963	4,752 55					21,963	4,752 55	
	Georgetown, quai du ch. de fer	1,002	408 32					1,002	408 32	
	" quai de la Reine	2,205	1,328 80					2,205	1,328 80	
	Pont Cardigan	35,955	8,616 36					35,955	8,619 36	
	Newport	3,240	917 82					3,240	917 82	
	Souris	3,825	1,083 53		50,750	16,262 15		54,575	17,348 68	
	Rivière Murray	43,447	11,985 49					43,447	11,985 49	
	Chemin de fer Murray	5,926	1,860 30					5,926	1,860 30	
	Morell	43,335	11,972 59	118,993 57			16,262 15	43,335	11,972 59	135,255 72
Queen	Charlottetown quai du ch. def.	125,391	33,956 60					125,391	33,956 60	
	" Pownal	23,710	5,214 28		24,525	6,636 42		48,235	10,850 70	
	" traversier	10,075	2,006 99					10,075	2,006 99	
	" Cie de nav. à v.	13,113	5,491 77					13,113	5,491 77	
	" quai Connolly	9,978	4,409 68					9,978	4,409 68	
	" Peake frères	13,995	5,856 02					13,995	5,856 02	
	" rampe, rue Queen	3,915	1,109 03					3,915	1,109 03	
	" quai de Geo. Peake	6,885	2,232 03					6,885	2,232 03	
	" quai de Poole	12,240	1,609 95					12,240	1,609 95	
	" " McMillan	6,165	1,320 13					6,165	1,320 13	
	" édifice public, égout	5,355	1,146 68					5,355	1,146 68	
	" égouts publics	2,880	679 12					2,880	679 12	
	" quai, Geo. Full.	11,520	3,001 96					11,520	3,001 96	
	" Garvell frères	2,880	798 04					2,880	798 04	
	" Falconwood									
	" quai de l'asile	14,625	3,885 94		2,790	1,302 67		17,415	5,188 61	
	Carfour de Web., riv. de l'Est.	203	43 47					203	43 47	
	Crapaud, Victoria	138,490	42,253 96		11,065	5,294 37		149,555	47,548 33	
	Baie Pownal	43,465	10,380 28					43,465	10,380 28	
	Pointe du Rocher	82,920	13,426 13					82,920	13,426 13	

	Rivière Vernon	25,240	8,292 55					25,240	8,292 55	
	Iles Wood	8,405	11,801 57					8,405	11,801 57	
	Petite rivière Neuf-Miles	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Traversier de Southport	45,300	7,508 75					45,300	7,508 75	
	Pointe Rouge	7,161	3,879 60					7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38					13,536	4,775 38	
	Rustico-Sud	11,649	4,109 67					11,649	4,109 67	
	Petite rivière de Gauthier	17,847	8,305 50					17,847	8,305 50	
	Malpèque	28,575	3,483 32					28,575	3,483 32	
	Rivière des Français	41,671	13,311 46					41,671	13,311 46	
	Bay-View	4,095	1,912 87					4,095	1,912 87	
	Wedlocks	1,260	520 48					1,260	520 48	
	Belfast, quai de Halliday	15,435	4,468 78					15,435	4,468 78	
	Quai, Marine et Pêcheries			221,458 16	11,610	4,009 19	16,242 00	11,610	4,009 19	237,700 81
Prince	Summerside	91,571	28,032 51					91,571	28,032 51	
	Jetée de la pointe de Hurd	65,505	14,315 47					65,505	14,315 47	
	Tignish	11,387	13,005 45					11,387	13,005 45	
	Cascumpec	1,157	538 42					1,157	538 42	
	Cap Traverse	16,740	5,105 89					16,740	5,105 89	
	Quai de Holman	9,585	1,269 21	62,266 95				9,585	1,269 21	62,266 95
	Totaux	1,533,098	402,718 68	402,718 68	100,740	32,504 80		1,633,838	435,235 48	435,223 48

DÉPENSES pour dragages faits dans la province de Québec, pendant les trente-six années révolues le 31 mars 1908.

Prélevées sur les fonds affectés à cet effet pour les provinces maritimes.

Ile de la Madeleine, cté Gaspé	Port-House	6,800	2,392 92					6,880	2,392 92	
"	Port-Amherst	495	242 05	2,634 97				495	242 05	2,634 97
Temiscou ta	Rivière du Loup	2,587	825 47	825 47				2,587	825 47	825 47
Rimouski	Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59				8,123	3,997 59	3,997 59
Bonaventure	Pointe Mission				7,560	2,935 76	2,935 76	7,560	2,935 76	2,935 76
	Totaux	18,005	7,458 03	7,458 03	7,560	2,935 76	2,935 76	25,565	10,393 79	10,393 79

ETAT donnant, pour chaque province, la quantité des déblais enlevés à la drague, et le coût de chacun des travaux de cette nature, pendant la période de trente-six années, expirée le 31 mars 1908.

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par yard cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Yds cubes.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	Yds cubes.	$ c.	$ c.
1872-3	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0 25.328
1873-4	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28. 71
1874-5	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33.354
1875-6	79,935	17,040 52	91,975	21,855 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21.642
1876-7	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23.594
1877-8	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23.983
1878-9	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21.951
1879-80	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28.197
1880-1	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	673 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25.232
1881-2	79,640	18,626 87	59,566	33,363 71	.....	.....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28.331
1882-3	48,565	13,422 70	143,616	32,996 93	.....	.....	68,535	11,081 37	260,716	67,500 00	0 25.890
1883-4	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27.957
1884-5	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,359	62,396 68	0 23.242
1885-6	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32.793
1886-7	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	6,137	6,214 74	128,977	43,288 79	0 33. 56
1887-8	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0 32. 58
1888-9	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	24,240	15,502 95	144,783	64,798 03	0 27. 29
1889-90	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55	.....	.....	31,422	11,085 39	177,273	54,451 87	0 30. 71
1890-1	96,588	20,375 06	61,698	24,386 57	.....	.....	19,004	8,843 92	177,290	53,605 55	0 30. 23
1891-2	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08	.....	.....	31,382	12,788 34	188,398	60,757 27	0 32.249
1892-3	108,035	20,742 26	40,834	18,125 58	.....	.....	66,585	15,112 83	215,354	56.980 67	0 26. 44
1893-4	77,505	21,564 27	59,581	28,664 99	.....	.....	61,536	12,269 24	198,622	62,498 50	0 31. 46
1894-5	59,715	13,630 11	105,463	32,202 70	.....	.....	48,060	10,428 90	213,238	56,261 71	0 26. 38
1895-6	98,905	21,352 63	36,428	15,828 89	.....	.....	36,360	10,299 93	171,693	47,481 45	0 27. 65
1896-7	203,975	34,050 86	84,735	22,080 46	.....	.....	51,078	10,937 62	339,788	67,068 94	0 19. 73
1897-8	187,325	27,611 17	147,085	31,497 57	.....	.....	46,710	10,701 49	381,120	69,810 23	0 18. 31
1898-9	105,058	23,315 82	155,510	36,628 81	.....	.....	51,040	13,283 71	311,608	73,228 34	0 23. 50
1899-1900	175,935	28,232 46	152,033	37,589 22	.....	.....	94,364	17,537 73	422,332	83,359 41	0 19. 76
1900-1	205,369	32,615 29	94,557	36,141 17	.....	.....	26,020	18,984 13	325,946	87,740 59	0 26. 91
1901-2	218,210	28,508 97	143,142	39.247 35	.....	.....	51,320	16,196 95	405,682	83,953 27	0 20. 69
1902-3	197,207	36,195 40	134,648	32,856 93	.....	.....	55,943	16,160 33	387,798	85,212 66	0 21. 97
1903-4	252,725	53,046 12	94,675	34,171 45	.....	.....	49,500	13,775 37	396,900	100,992 94	0 25. 44
1904-5	193,955	46,348 89	203,460	33,359 47	.....	.....	33,030	17,123 82	430,445	96,832 18	0 22. 49
1905-6	224,058	32,549 89	271,637	36,111 20	.....	.....	60,683	11,089 96	556,377	120,072 24	0 21. 58
1906-7	120,095	31,538 51	176,321	61,284 54	.....	.....	53,615	19,047 37	350,031	111,870 42	0 31. 96
1907-8	235,557	58,976 46	792,878	112,615 07	7,560	2,935 76	100,740	32,504 80	1,136,735	207,022 09	0 18. 21
Totaux	4,149,411	865,438 64	4,338,643	1,143,942 18	25,565	10,393 79	1,633,838	435,290 80	10,141,467	2,495,376 60	0. 24 60

ETAT donnant, pour chaque province, la quantité des déblais enlevés à la drague, et le coût de chacun des travaux de cette nature, pendant la période de trente-six années révolue le 31 mars 1908.

1878-9	.....	.....	245	553 13	.....	.....	.....	.....	245	553 13	2 26. 58
1879-80	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29. 64
1880-1	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22. 98
1881-2	.....	.....	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24. 90
1882-3	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30. 52
1883-4	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45. 78
1899-1900	.....	.....	343	248 71	.....	.....	.....	.....	343	248 71	0 72. 51
1900-1	.....	.....	320	250 75	.....	.....	.....	.....	320	250 75	0 78. 35
1902-3	.....	.....	1,645	496 83	.....	.....	.....	.....	1,645	496 38	0 30. 17
Totaux	.....	.....	50,353	15,428 12	.....	.....	.....	.....	50,353	15,428 12	0. 30 64

ETAT donnant, pour les provinces maritimes, la quantité des déblais enlevés à la drague, et la dépense faite pour chaque drague, pendant la période de trente-cinq années et neuf mois, expirée le 31 mars 1908.

Drague.	Totaux des quantités et cout, pour la période de trente-cinq annees et 9 mois, expirée le 31 mars 1907.			pour l'année 1907-8.			Totaux pour la période de trente-cinq années et 9 mois, expirée le 31 mars 1908.		
	Quantité. totale.	Coût.	Par yard cube.	Quantité.	Coût.	Par yard cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par yard cube.
	Yards cub.	$ c.	$ c.	Yards cub.	$ c.	$ c.	Yards cub.	$ c.	$ c.
Saint-Laurent	1,709,944	439,573 88	0 25·70	65,310	20,761 26	0 31·78	1,775,254	460,335 14	0 25·93
Canada	1,112,439	355,692 53	0 31·97	94,755	21,053 21	0 22·22	1,207,194	376,745 74	0 31·20
New Dominion	1,850,627	326,672 99	0 17·65	81,072	16,501 65	0 20·35	1,931,699	343,174 64	0 17·76
Prince-Edouard	1,476,288	394,247 56	0 26·69	49,990	16,242 65	0 32·49	1,526,278	410,490 21	0 26·89
Vieille Cap-Breton	534,938	139,074 33	0 25·99	.....	.....	.....	534,938	139,074 33	0 25·99
Geo. McKenzie	796,873	334,445 59	0 41·97	40,116	20,074 72	0 50·04	836,989	354,520 31	0 42·35
Cap-Breton	890,950	162,387 37	0 18·23	110,570	21,683 83	0 19·61	1,001,520	184,071 20	0 18·37
Nouveau-Brunswick	412,725	88,063 34	0 21·33	73,875	9,749 12	0 13·19	486,600	97,812 46	0 20·09
W. S. Fielding	187,590	34,020 27	0 18·13	229,800	41,979 87	0 18·26	417,390	76,000 14	0 18·20
Montague	20,450	7,679 06	0 37·55	50,750	16,262 15	0 32·04	71,200	23,941 21	0 33·62
Northumberland	.....	.....	.....	327,296	17,825 59	0 05·44	327,296	17,825 59	0 05·44
Loggieville (contrat)	.....	.....	.....	13,201	4,888 04	0 37·02	13,201	4,888 04	0 37·02
	8,992,624	2,231,856 92	0 25·37	1,136,735	207,022 09	0 18·21	10,129,559	2,488,879 01	0 24·57

ETAT donnant, pour chaque localité, la quantité et le coût des déblais effectués à bras, dans les provinces maritimes, pendant la période de trente-cinq années et neuf mois, expirée le 31 mars 1908.

Localités.	Quantités et cout, pour la période de trente-cinq années et neuf mois, expirée le 31 mars 1907.			Pour l'année 1907-8.			Totaux pour la période de trente-cinq années et neuf mois, expirée le 31 mars 1908.		
	Quantité totale.	Coût.	Par yard cube.	Quantité.	Coût.	Par yard cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par Yards cub.
	Yards cub.	$ c.	$ c.	Yards cub.	$ c.	$ c.	yard cube.	$ c.	$ c.
Parrsboro, N.E.	42,595	12,804 68	0 30·06	.....	.....	.....	42,595	12,804 68	0 30·06
Windsor "	5,450	1,627 60	0 29 86	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	0 29·86
Milton "	663	499 46	0 75·33	.....	.....	.....	663	499 46	0 75·33
Racquette "	1,645	496 38	0 30·17	.....	.....	.....	1,645	496 38	0 30·17
	50,353	15,428 12	0 30·64	.....	.....	.....	50,353	15,428 12	0 30·64

COUT dans les localités des provinces maritimes, où ont été faits des dragages pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Drague.	Localité.	Date.	Durée du dragage.		Quantité.	Coût.	Coût par Yd cube.
			Hrs.	Min.	Yds cubes.	$ cts.	$ cts.
Saint-Laurent ..	Cie " Acadia Coal," Pictou ; comté de Pictou, N.E.	Du 2 au 6 mai 1907	14	55	2,800	217 31	0 07·76
	Cie des Iles d. la Madeleine, Pictou, co. Pictou, N.E.	Du 7 au 18 mai 1907	19	30	5,250	261 11	0 04·97
	Campbellton, Co. de Restigouche, N.B.	Du 19 mai au 31 août ; et du 15 au 28 sept. 1907	228	07	29,750	7,649 87	0 25·71
	Pointe de la Mission, comté Bonaventure, Qué.	Du 1 au 14 sept. '07, et du 29 sept. au 12 oct. '07	61	30	7,560	2,207 24	0 29·19
	Barre de Pictou, Pictou, comté de Pictou, N.E	Du 13 oct. au 31 déc. 1907	107	30	19,950	5,273 75	0 26·43
Canada	Yarmouth, comté d'Yarmouth, N.E.	Du 1 au 14 avril, et du 3 juil. au 29 janv. 1908	790	37	84,295	11,562 57	0 13·71
	Windsor, comté de Hants, N.E.	Du 15 avril au 4 juillet 1907	132	18	10,460	5,163 57	0 49·36
New Dominion..	Ile de la Marine, St-Jean, comté de St-Jean, N.B..	Du 1 au 23 avril 1907	64	45	5,200	978 75	0 18·82
	Moulin de Cushing, St-Jean, comté St-Jean, N.B..	Du 24 avril au 31 mai 1907	254	15	12,300	*812 45	0 06·60
	St-André, comté de Charlotte, N.B.	Du 11 juin au 9 novembre 1907	769	00	45,185	7,433 20	0 16·45
	Nouveau quai de St-André, comté Charlotte, N.B.	Du 10 novembre au 5 février 1908	351	45	18,387	4,184 55	0 22·75
Prince-Edouard.	Falconwood, comté de Queen, I.-P.-E.	Du 10 mai au 26 mai 1907	52	45	2,790	819 50	0 29·37
	Pownal, comté de Queen, I.-P.-E.	Du 27 mai au au 28 août 1907	526	11	24,525	3,545 82	0 14·45
	Victoria, Crapaud, comté de Queen, I.-P.-E.	Du 29 août au 2 novembre 1907	230	00	11,065	3,330 63	0 30·10
	Quai de la Marine et Pêcheries, comté Queen, I.-P.-E	Du 3 novembre au 26 décembre 1907	209	20	11,610	2,522 14	0 21·93
Geo. McKenzie .	Cie " Acadia Coal," Pictou, comté de Pictou, N.E.	Du 11 au 13 mai 1907	12	00	315	110 15	0 34·97
	New Glasgow, comté de Pictou, N.E.	Du 14 mai au 16 juin 1907	68	30	4,770	1,885 52	0 39·52
	Quai de la Cie " Copper Smelting," Pictou, N.E.	Du 17 juin au 2 juillet 1907	5	00	3,780	529 77	0 14·01
	Shippegan, comté de Gloucester, N. B.	Du 16 juillet au 10 novembre 1907	460	40	24,209	7,103 12	0 29·34
	Port Mulgrave (Anse au Pirate), co. Guysboro, N.E.	Du 23 décembre au 31 janvier 1908	166	00	7,042	2,325 50	0 33·62
Cap-Breton	Appt. Whitney, Sydney, comté Cap-Breton, N.E.	Du 3 au 17 mai 1907	71	45	5,985	770 75	0 12·87
	Appt. International, Sydney, co. Cap-Breton, N.E.	Du 18 mai au 22 juin 1907	182	45	20,370	1,635 66	0 08·02
	Cie Steel et Coal, Sydney, comté Cap-Breton, N.E.	Du 23 juin au 5 juillet 1907	76	15	7,980	1,281 25	0 16·05
	Baie de la Vache, Port Morien, co. Cap-Breton, N.E.	Du 16 juillet au 19 août 1907	184	30	33,920	2,849 29	0 08·40
	Baie des Glaces, comté de Cap-Breton, N.E.	Du 20 août au 13 novembre 1907	171	15	34,755	6,539 48	0 18·81
	Quai de la Cie " Dominion Coal" Louisburg, comté Cap-Breton, N.E.	Du 14 novembre au 14 décembre 1907	58	30	7,560	2,382 74	0 31·51
N'uv.-Brunswick	Belleisle, comté de King, N.B.	Du 14 mai au 21 octobre 1907	1,211	00	67,750	5,906 00	0 08·71
	Haut-fonds Oromocto, comté de Sunbury, N.B.	Du 22 octobre au 14 novembre 1907	135	00	6,125	990 07	0 16·16
W. S. Fielding..	Pictou, comté de Pictou, N.E.	Du 10 mai au 21 septembre 1907	310	00	183,150	12,520 16	0 06·83
	Yarmouth, comté d'Yarmouth, N.E.	Du 22 novembre au 12 février 1908	90	60	33,200	6,117 40	0 18·42
	Chenal du port de St-Jean, comté de St-Jean, N. B.	Du 25 février au 31 mars 1908	18	23	13,450	2,948 67	0 21·92
Montague	Souris, comté de King, P.E.I.	Du 23 mai au 7 octobre, et du 1 novembre au 21 décembre 1907	782	30	50,750	9,312 71	0 18 35
Northumberland	Bridgewater, comté de Lunenburg, N.E.	Du 25 août au 13 décembre 1907	741	30	327,296	12,440 43	0 03·80
Loggieville	Loggieville, comté de Northumberland, N.B.	Du 30 juillet au 27 novembre 1907	.....		13,201	4,888 04	0 36·95

*Le service de remorquage a été fait par les propriétaires des remorqueurs.

Coût dans différentes localités, où les dragues du ministère ont exécuté des déblais pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

'CANADA.'

Localité.	Date.	Durée réelle du dragage.		Quantité.	Coût.		Coût par Yard Cube.
		Hrs.	Min.	Yds.	$	c.	c.
Yarmouth, cté d'Yarmouth, N.E..	Du 1er au 14 avril et du 4 juillet au 29 janvier 1908.	790	37	84,295	11,562	57	13·71
Windsor, cté de Hants, N.E.	Du 15 avril au 3 juillet 1907.	121	55	10,460	5,163	57	49·36

'NEW DOMINION.'

Ile de la Marine, St-Jean, comté de St-Jean, N.B.....	Du 1 au 23 avril 1907.....	64	45	5,200	978	75	18·82
Moulin de Cushing, St-Jean, comté de St-Jean, N.B.....	Du 24 avril au 31 Mai 1907.	254	15	12,300	*812	45	06·60
St-André, cté de Charlotte, N.B..	Du 11 Juin au 9 nov. 1907..	769	00	45,185	7,433	20	16·45
St-André, nouveau quai, comté de Charlotte, N.B.....	Du 10 nov. au 5 fév. 1908..	351	45	18,387	4,184	55	22·75

*Le service de emorquage a été fourni par les propriétaires des remorqueurs.

'SAINT-LAURENT.'

Cie 'Acadia Coal,' Pictou, cté de Pictou, N.E.....	Du 2 au 6 mai 1907.....	14	55	2,800	217	31	07·76
Cie des Iles de la Madeleine, Pictou, cté de Pictou, N.E.....	Du 7 au 18 mai 1907.....	19	30	5,250	261	11	04·97
Campbellton, cté de Restig., N.B.	Du 19 mai au 31 août et du 15 au 28 septembre 1907.	228	07	29,750	7,649	87	25·71
Pointe de la Mission, comté de Bonaventure, P.Q.	Du 1 au 14 septembre et du 29 sept. au 12 oct. 1907...	61	30	7,560	2,207	24	29·19
Barre de Pictou, Pictou, cté de Pictou, N. E.	Du 13 oct. au 31 déc. 1907..	107	30	19,950	5,273	75	26·43

'PRINCE EDOUARD.'

Falconwood, cté de Queen I. P. E.	Du 10 au 26 mai 1907	52	45	2,790	819	50	29·37
Pownal, " " ..	Du 27 mai au 28 août 1907.	526	11	24,525	3,545	82	14·45
Victoria, Crapaud, " " ..	Du 29 août au 2 nov. 1907.	230	00	11,065	3,330	63	30·10
Quai de la Mar. et des Pêch. I.P.E.	Du 3 nov. au 26 déc. 1907..	209	20	11,610	2,522	14	21·93

'GEO. McKENZIE.'

Cie 'Acadia Coal' Pictou, cté de Pictou, N.E.....	Du 11 au 13 mai 1907	12	00	315	110	15	34·97
New Glasgow, cté de Pictou N.E.	Du 14 mai au 16 juin 1907..	68	30	4,770	1,885	52	39·52
Cie Copper Smelting (quai de la) comté de Pictou, N.E	Du 17 juin au 2 juillet 1907	5	00	3,780	529	77	14·01
Shippigan, cté de Gloucester, N.B.	Du 16 juillet au 10 nov. 1907	460	40	24,209	7,103	12	29·34
Port Mulgrave (Anse au Pirate), cté de Guysboro, N.E.....	Du 23 déc. au 31 janv. 1908	166	00	7,042	2,325	50	33·02

'CAP-BRETON.'

Appt. Whitney, Sydney, comté de Cap-Breton, N.E.	Du 3 au 17 mai 1907	71	45	5,985	770	75	12·87
Appt. International, comté de Cap-Breton, N.E.	Du 18 mai au 22 juin 1907	182	45	20,370	1,635	66	08·02
Cie 'Steel & Coal' cté de Cap-Breton, N.E.	Du 23 juin au 5 juillet 1907	76	15	7,980	1,281	25	16·05
Baie de la Vache, Port-Morien, cté de Cap-Breton, N.E.	Du 16 juill. au 19 août 1907	184	30	33,920	2,849	29	08·40
Baie des Glaces, cté Cap-Bret., N.E	Du 20 août au 13 nov. 1907	171	15	34,755	6,539	48	18·81
Quai de la Cie 'Dominion Coal' Louisbourg, cté de Cap-Breton.	Du 14 nov. au 14 déc. 1907	58	30	7,560	2,382	74	31·51

'NOUVEAU-BRUNSWICK.'

Belleisle, cté de King, N. B.	Du 14 mai au 21 oct. 1907	1211	00	67,750	5,906	00	08·71
Haut-fond Orom'o, cté Sunb'y, N.B	Du 22 oct. au 14 nov. 1907	135	00	6,125	990	07	16·16

'W. S. FIELDING.'

Pictou, comté de Pictou, N.E.	Du 10 mai au 22 sept. 1907	310	00	183,150	12,520	16	06·83
Yarmouth, cté d'Yarmouth, N.E.	Du 22 nov. au 12 fév. 1908	90	60	33,200	6,117	40	18·42
Chenal du port de St-Jean, cté de St-Jean, N.B.	Du 25 fév. au 31 mars 1908	18	23	13,450	2,948	67	21·92

'MONTAGUE.'

Souris, comté King, I. P. E.	Du 23 mai au 7 oct. du et 1er nov. au 21 déc. 1907	782	30	50,750	9,312	71	18·35

'NORTHUMBERLAND.'

Bridgewa'r, cté de Lunenb'g, N.E.	Du 25 août au 13 déc. 1907	741	30	327,296	12,440	43	03·80

PROVINCE DE QUEBEC.

RIVIÈRE BATISCAN.

Du 17 au 25 mai 1907, la drague *Duc d'York* a travaillé à cet endroit, enlevant, vis-à-vis du quai Richelieu, 4,680 yards cubes de gravier, de sable et de glaise.

Du 27 mai au 12 juillet 1907, la drague *Pontiac* travailla à trois milles et demi de l'embouchure de la rivière, enlevant de petits bancs de sable qui, à différents endroits, avaient comblé le chenal. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 33,345 yards cubes.

Du 15 juillet au 19 novembre 1907, on dragua vis-à-vis du quai de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, faisant sept tranchées, pour enlever un banc de sable qui s'y était formé. Le volume de déblais, qui se composaient de sable et de glaise, s'éleva à 129,390 yards cubes.

BÉCANCOUR.

Du 8 juin au 4 novembre 1907, la drague *Capital* a travaillé à cet endroit, creusant un chenal depuis le chenal principal du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à l'entrée de la rivière Bécancour. Le volume des déblais de sable s'éleva à 101,962 yards cubes.

BERTHIERVILLE.

Du 29 mai au 30 novembre 1907, la drague *Mohawk* a travaillé à cet endroit, pour creuser un nouveau chenal, s'étendant du chenal principal vers la ville, en passant immédiatement en aval de l'île au Foin. On fit aussi une tranchée en face de la rivière Bayonne, afin d'approfondir le chenal à cet endroit. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise, de sable et de sable mouvant, s'éleva à 104,737 yards cubes.

Du 11 au 14 septembre 1907, la drague *Mohican* travailla aussi à cet endroit, pour élargir et approfondir le chenal immédiatement en aval de l'île au Foin. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 945 yards cubes.

HAUTS-FONDS DE BLANCHE.

Du 8 juillet au 9 novembre 1907, les dragues n° 1 et n° 2, appartenant à T. F. Moore et Cie, travaillèrent à cet endroit, enlevant les hauts-fonds qui se forment dans le chenal. On fit plusieurs tranchées pour élargir celui-ci, ainsi que pour l'approfondir. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 104,651 yards cubes.

CAP DE LA MADELEINE.

Du 2 au 5 juillet 1907, la drague *Saint-Pierre* travailla à cet endroit, pour nettoyer et approfondir le voisinage du quai. Le volume des déblais s'éleva à 5,130 yards cubes.

CHARLEMAGNE.

Du 25 juillet au 23 novembre 1907, la drague *Saint-Louis* travailla à cet endroit, pour élargir et approfondir le chenal principal immédiatement en amont de l'île de Gaudry. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 19,461 yards cubes. Cette drague appartient au ministère.

RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY.

Du 31 mai au 30 novembre 1907, la drague *Huron* travailla dans ces parages, pour nettoyer l'embouchure de la rivière Saint-Louis, et améliorer le chenal de la rivière Châteauguay. Le volume des déblais, qui se composaient de blocs erratiques, de gravier et de sable, s'éleva à 130,000 yards cubes.

CHICOUTIMI.

Du 20 mai au 31 octobre 1907, la drague *Progrès*, du ministère, travailla dans ces parages, creusant un chenal d'environ cinq milles de long en aval de Chicoutimi. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de galets ou blocs erratiques s'éleva à 101,800 yards cubes.

Du 3 juillet au 10 août, ainsi que du 10 octobre au 26 octobre 1907, la drague *Iroquois* travailla à approfondir le chenal qui conduit au chenal principal et dans le voisinage du quai. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de glaise, s'éleva à 8,540 yards cubes.

DORION.

Du 28 mai au 9 août 1907, la drague *Canada,* nettoya le cours d'eau, et creusa un chenal pour atteindre le village. Le volume des déblais, qui se composaient de rochers, glaise, pierres et tuf, s'éleva à 20,758 yards cubes.

DORVAL.

Du 8 juillet au 2 novembre 1907, la drague *Challenge,* du ministère, travailla à cet endroit, pour creuser un chenal vis-à-vis du quai du club nautique. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 38,900 yards cubes. Du 24 juin au 8 juillet 1907, la drague *Saint-Louis,* qui appartient aussi au ministère, travailla dans les mêmes parages, y enlevant 1,200 yards cubes de glaise.

RIVIÈRE GODEFROY.

Du 30 mai au 1er juillet, et aussi le 12 août 1907, la drague *Saint-Pierre* travailla à nettoyer et à creuser le chenal. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 29,820 yards cubes.

Du 23 septembre au 31 octobre 1907, la drague *N° 5, McDonald,* travailla aussi dans ces parages, pour élargir et approfondir le bassin de virage, auprès du quai. Le volume des déblais qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 56,550 yards cubes.

HUDSON.

Du 22 juin au 1er août 1907, la drague *N° 3,* qui appartient à la compagnie de dragage Dominion, travailla à cet endroit, pour approfondir et élargir le chenal qui se trouve devant le quai. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise de sable et de galets, s'éleva à 19,396 yards cubes.

ILE AU FOIN.

Du 29 juillet au 10 août 1907, la drague *Châteauguay* travailla dans ces parages, creusant une tranchée de l'amont de l'île vers le quai, à partir du chenal principal. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 12,860 yards cubes.

L'ASSOMPTION.

Du 3 juin au 27 juillet, 1907, la drague *Premier* travailla à L'Assomption, pour élargir et approfondir le chenal qui se trouve en amont de l'île de Gaudry ainsi que pour enlever un haut-fond à l'embouchure de la rivière. Le volume des déblais, qui se composaient de galets et de glaise, s'éleva à 52,030 yards cubes.

MASKINONGÉ.

Du 16 au 19 novembre 1907, la drague *Chateauguay* a travaillé à élargir et approfondir le chenal qui conduit au village. Le volume des déblais qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 46,620 yards cubes.

Du 6 au 30 novembre 1907, la drague *Prince Arthur* travailla aussi dans les mêmes parages, pour élargir et approfondir le chenal à environ sept milles de l'entrée. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de glaise, s'éleva à 28,572 yards cubes.

MONTRÉAL.

Du 18 au 20 juillet 1907, la drague *Saint-Louis,* qui appartient au ministère travailla à creuser un chenal à partir du point du fleuve qui se trouve vis-à-vis du "Club nautique du Grand-Tronc." Le volume des déblais de glaise s'éleva à 300 yards cubes.

RIVIÈRE NICOLET.

Le 2 novembre seulement, la drague *Ottawa* dragua le chenal à l'entrée de cette rivière pour l'élargir et l'approfondir. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 400 yards cubes.

PAPINEAUVILLE.

Du 8 au 31 juillet 1907, la drague *Nipissing,* du ministère, travailla devant la scierie, faisant en outre, une tranchée à travers un haut-fond, afin de rectifier et d'approfondir le vieux chenal. Le volume des déblais qui se composaient de glaise, de sable et de tuf, s'éleva à 12,285 yards cubes.

POINTE CAVAGNALE.

Du 28 mai au 24 juillet 1907, la drague *Châteauguay* enleva 37,940 yards cubes de glaise et de sable. Le travail consista à pratiquer une tranchée s'étendant du chenal principal au rivage.

PORT SAINT-FRANÇOIS.

Du 12 août au 14 septembre, la drague *Châteauguay* travailla à cet endroit tandis que du 23 septembre au premier novembre, et du 4 novembre au 23 novembre 1907, les dragages y furent faits par la drague *Ottawa* (L. Cohen et fils). Les opérations consistèrent à nettoyer et à approfondir les abords du quai et ses alentours. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et sable, s'éleva à 67,765 yards cubes.

QUÉBEC.

Du 4 au 29 novembre, la drague *Progrès,* qui appartient au ministère, approfondit le chenal, en face du quai du chemin de fer Saint-Jean, dans le bassin intérieur. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et sable et de galets, s'éleva à 12,840 yards cubes.

Du 20 mai au 16 novembre 1907, la drague *Internationale,* qui appartient aussi au ministère, continua de draguer à ce même endroit, nivelant le fond, là où l'on devait construire des encaissements en eau profonde, pour prolonger les nouveaux quais près du brise-lames. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de galets ou blocs erratiques, s'éleva à 88,500 yards cubes.

CANAL RIDEAU.

Du 20 mai au 30 juin 1907, la drague *Nipissing,* qui appartient au ministère des Travaux publics, fit une tranchée, à Hog's-Back, dans une propriété du gouvernement. La tranchée avait 956 pieds de long et 25 pieds de large. Les matériaux de déblai qui

en provinrent servirent à faire du remplage en arrière du barrage et du pont, afin d'empêcher des fuites d'eau et de consolider ces ouvrages. On fit aussi une tranchée à l'île Longue, afin de se procurer les matériaux devant servir à faire du remplage en arrière de l'ouvrage des vannes de retenue à madriers, au déversoir, pour empêcher les fuites. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de glaise, s'éleva à 12,915 yards cubes.

RIMOUSKI.

Trois dragues ont travaillé à cet endroit, à savoir: du 6 juillet au 23 août 1907, la drague *Oneida,* qui enleva 6,313 yards cubes et demi de glaise et de sable; du 21 août au 30 septembre 1907, la drague *Iroquois,* qui enleva 4,170 yards cubes de glaise et de sable; et du 2 septembre au 29 octobre, la drague *Premier,* qui enleva 7,791 yards cubes de glaise et de sable. Il s'agissait de draguer un chenal allant du quai en eau profonde.

RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT).

Du 31 mai au 14 septembre 1907, la drague *N° 6* travailla dans ces parages, pour approfondir le chenal en face du quai du village, et aussi aux moulins Tourville, et en aval du quai. Le volume des déblais qui se composaient de glaise, de pierre et de tuf, s'éleva à 98,540 yards cubes. La drague appartient à la compagnie de dragage du Saint-Laurent et des grands lacs.

RIVIÈRE JÉSUS.

Du 10 juillet au 19 août 1907, et du 19 septembre au 16 novembre de la même année, la drague *Mohican* creusa une tranchée dans le chenal principal qui traverse les hauts-fonds de la rivière Jésus continuant les travaux qui avaient été faits à cet endroit l'année précédente. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise, de sable et de blocs erratiques, s'éleva à 18,321 yards cubes.

Du 20 septembre au 28 novembre 1907, la drague *Oneida* travailla aussi en ces parages, élargissant et approfondissant le chenal à l'entrée de cette rivière. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 29,185 yards cubes.

RIVIÈRE OUELLE.

Du 19 juillet au 14 septembre 1907, la drague *N° 5,* de la compagnie des Constructions Générales, approfondit et élargit le chenal. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 35,925 yards cubes.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Du 20 mai au 6 novembre 1907, la drague *Prince Louis* élargit et approfondit le chenal, à différents endroits, depuis un point situé à un demi-mille en aval du quai, jusqu'à l'entrée de cette rivière. On fit aussi des travaux en face du village des Indiens, pour aprofondir le chenal. Le volume des déblais, qui se composait de sable et de sable mouvant, s'éleva à 320,016 yards cubes.

Du 29 mai au premier juin, la drague *Duc d'York,* travailla aussi en ces parages, enlevant un haut-fond qui s'était formé dans le canal principal. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 3,640 yards cubes.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Du 29 juillet au 5 octobre 1907, la drague *N° 2,* du ministère, creusa un bassin de virage, à un quart de mille en aval des écluses. On fit aussi une tranchée à travers l'éboulis; et, en outre, on enleva les débris du bâtardeau de soutènement. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 8,954 yards cubes.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Du 5 septembre au 31 octobre 1907, la drague *Algonquin* approfondit et élargit le chenal principal en face du quai. Le volume des déblais, qui se composaient de sable de glaise et de blocs erratiques, s'éleva à 32,522 yards cubes.

SAINT-ANDRÉ.

Du 5 août au 26 octobre, la drague N° *3*, de la compagnie de dragage Dominion, approfondit et élargit le chenal à l'entrée de la rivière. Le volume des déblais, qui se composaient de sable, de glaise et blocs erratiques, s'éleva à 53,405 yards cubes.

Du 23 mai au 31 juillet, la drague N° *2*, de la compagnie de dragage Dominion, travailla aussi en ces parages, approfondissant et élargissant le chenal, en aval des rapides. Le volume des déblais, qui se composaient de gravier, de glaise et de sable, s'éleva à 42,363 yards cubes.

SAINT-ANTOINE.

Du 10 juin au 31 août 1907, la drague *Richelieu* pratiqua une voie allant du quai au chenal principal. Le volume des déblais, qui comprenaient de la glaise, du sable et des blocs erratiques, s'éleva à 14,890 yards cubes.

SAINT-CHARLES.

Du 4 au 15 novembre 1907, la drague *Richelieu,* du ministère, dragua les abords du quai. Le volume des déblais (glaise et sable), s'éleva à 3,350 yards cubes.

SAINT-DENIS.

Du 22 mai au 8 juin; du 4 septembre au 12 octobre; et du 22 octobre au 2 novembre 1907, la drague *Richelieu,* qui appartient au ministère, approfondit le long et devant le quai. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de glaise, s'éleva à 11,200 yards cubes.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Du 23 au 29 mai, du 5 juillet au 10 août, et du 13 août au 16 novembre de l'année 1907, la drague *Saint-Pierre* approfondit et élargit le chenal en face de la scierie de Grant. Le volume des déblais, qui se composaient de sable et de glaise, s'éleva à 146,440 yards cubes.

Du 4 juin au 9 juillet 1907, la drague *N° 5, MacDonald,* travailla aussi en ces parages, pour approfondir et élargir le chenal ouest, près des quais. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise et de sable, s'éleva à 33,600 yards cubes.

SAINT-PIERRE-LES-BECQUETS.

Deux dragues travaillèrent à cet endroit, à savoir: du 16 septembre au 16 novembre 1907, la drague *N° 6,* de la compagnie des dragages du Saint-Laurent et des Grands Lacs; et, du 2 juillet au 23 septembre 1907, la drague *Ottawa.* Ces dragues creusèrent une tranchée de 3,340 pieds de long, à partir du chenal principal. Le volume des déblais, qui se composaient de glaise, de sable, de pierres et de rochers, s'éleva à 125,758 yards cubes.

SAINT-PLACIDE.

Du 30 mai au 22 novembre 1907, la drague *Central City* creusa un nouveau chenal du quai au chenal principal. On fit deux tranchées. Le volume des déblais qui consistaient en glaise, sable, pierres et galets, s'éleva à 131,950 yards cubes.

SOREL.

Du 27 mai au 2 novembre, la drague *Petit Géant,* creusa le long du quai pour permettre l'accostage des petits bateaux, ainsi que pour leur offrir un abri. Le

volume des déblais, qui consistaient en glaise, sable et pierres, s'éleva à 157,270 yards cubes.

VAUDREUIL.

Du 5 août au 29 octobre 1907, la drague *N° 2* de la compagnie de dragage Dominion, creusa un chenal à partir de la baie qui conduit au quai. Le volume des déblais (glaise, gravier, sable et vase), s'éleva à 35,134 yards cubes.

VILLEMARIE.

Du 4 juin au 31 août 1907, la drague *Queen,* qui appartient au ministère, dragua devant et le long du quai, afin de permettre l'accostage des bateaux. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 22,140 yards cubes.

RIVIÈRE YAMASKA.

Du 3 juin au 30 novembre 1907, la drague *Duc d'York* creusa le chenal près de l'embouchure de la rivière. Le volume des déblais (gravier, sable et glaise), s'éleva à 334,718 yards cubes.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

Du 20 mai au 8 juin 1907, la drague *Ontario* enleva des blocs erratiques à l'extrémité sud du dock de la compagnie de charbon de Pittsburg. En outre, en face des docks des compagnies Détroit, Windsor et Belle-Ile, on nivela des strates. La drague appartient au ministère. Le volume des déblais s'éleva à 625 yards cubes.

BEAVERTON.

Du 23 mai au 6 juillet, et du 24 octobre au premier novembre de l'année 1907, la drague *Simcoe* creusa un chenal de neuf pieds de profondeur et de 60 pieds de large, entre le lac et un bassin de virage. On enleva certains déblais afin de faire du remplage en arrière des appontements. Le volume des déblais (sable et gravier), s'éleva à 18,094 yards cubes.

RIVIÈRE BELLE.

Du 3 au 30 mai 1907, la drague *Roi Edouard,* acheva le creusement d'un chenal qui donne accès au port. Ce chenal a 1,200 pieds de long et 75 pieds de large. Le volume des déblais (sable et glaise), s'éleva à 11,050 yards cubes.

BELLEVILLE.

Du 20 mai au 15 juin 1907, la drague *Sir Richard,* qui appartient au ministère, travailla à l'entrée du port, près du phare. Le volume des déblais (glaise et sable mouvant), s'éleva à 5,900 yards cubes.

BLIND-RIVER.

Du 13 juillet au 20 août, et du 24 août au 24 octobre 1907, la drague *Meade,* creusa un chenal jusqu'au quai du gouvernement, ainsi qu'un bassin de virage à l'extrémité de cette construction. Le volume des déblais (glaise et sable), s'éleva à 83,072 yards cubes.

BRONTE.

Du 8 juillet au 31 août 1907, la drague *Hamil* creusa le chenal entre les appontements et approfondit un bassin de virage situé à l'embouchure de la petite rivière de

Douze-Milles, qui se jette à cet endroit. On creusa aussi un chenal jusqu'à 500 pieds en amont de la petite cale de halage dont on se sert pour de petits bateaux. Cette tranchée a 100 pieds de large, et elle offre un excellent abri aux bateaux qui fréquentent le port. Le volume des déblais (gravier, glaise et sable), s'éleva à 52,826 yards cubes.

COBOURG.

Du 7 juin au 4 novembre, la drague *Chief* dragua le port intérieur de Cobourg et ses abords. Le chenal dans le lac, tel que dragué actuellement a 150 pieds de large. On construisit aussi la cale du Traversier. Le volume des déblais (glaise, sable et tuf), s'éleva à 188,379 yards cubes.

COLLINGWOOD.

Du 27 mai au 30 novembre 1907, la drague *Kingsford* nettoya le chenal, et dragua de petits hauts-fonds qui, à certains endroits, se trouvaient dans le port. On commença à creuser un bassin au nord du quai de l'élévateur de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, afin de faciliter l'amarrage des navires ne tirant pas plus de 11 pieds. Ce dernier travail n'est pas très avancé. Le volume des déblais (rocher, vase, sable, glaise, et blocs erratiques), s'éleva à 26,995 yards cubes.

DARK CHANNEL, TRENTON.

Du 5 juillet au 9 novembre 1907, la drague *Trenton* dragua un chenal rectiligne de 100 pieds de large, et 14 pieds de profondeur, entre le canal Murray et l'ancrage de Trenton. Ce travail n'est pas complètement achevé. Le volume des déblais (rochers, vase, sable, glaise, gravier, et blocs erratiques), s'éleva à 118,655 yards cubes.

FORT-WILLIAM.

Du 20 au 24 juin 1907, la drague *Empire* enleva une partie de la berge élevée qui se trouvait au bassin de virage de la Mission, pour faciliter de subséquentes opérations de dragage. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 2,188 yards cubes.

Du 4 juillet au 3 août 1907, la drague *N° 1*, de la Compagnie des dragages des Grands-Lacs, enleva un haut-fond rocheux qui se trouvait entre le dock à charbon de Murphy, et le bassin de virage de la Mission (rivière Kaministiquia). Le volume des déblais (glaise, pierres et rochers), s'éleva à 11,742 yards cubes.

GODERICH.

Du 14 mai au 14 juin, et du 25 juillet au 30 novembre 1907, la drague *Arnoldi* creusa un bassin de virage dans le port intérieur, un chenal entre les appontements et un autre à l'entrée de ces ouvrages. Le volume des déblais (rochers, vase, sable et gravier), s'éleva à 41,594 yards cubes.

HAMILTON.

Du 5 septembre au 3 novembre 1907, la drague *Hamil* creusa le port, les abords des quais, et le long de ceux des cales employées par la Compagnie de navigation à vapeur Hamilton, par McKay frères, et par d'autres armateurs de vapeurs. Le volume des déblais (sable, glaise et gravier), s'éleva à 52,728 yards cubes.

HAWKESBURY.

Du 9 septembre au 16 novembre, la drague *Nipissing*, qui appartient au ministère, fit deux tranchées afin d'élargir et d'approfondir le chenal principal. Le volume des déblais (glaise et sciure de bois), s'éleva à 39,005 yards cubes.

PETITE RIVIÈRE JEANNETTE.

Du 19 au 22 août 1907, la drague *Ontario* travailla en face d'un abord du dock, enlevant 1,214 yards cubes de glaise et de sable.

KINCARDINE.

Du 1er juin au 2 juillet 1907, la drague *Arnoldi* creusa un chenal entre les deux appontements de l'entrée extérieure. En outre, elle pratiqua une tranchée au sud de l'entrée du port intérieur. Le volume des déblais (sable, gravier et vase), s'éleva à 8,000 yards cubes.

KINGSTON.

Du 17 juin au 9 novembre 1907, la drague *Sir Richard,* qui appartient au ministère, creusa le long de et devant plusieurs quais. En outre, elle fit trois tranchées dans le chenal du port d'aval. Le volume des déblais (glaise et sable mouvant), s'éleva à 59,600 yards cubes.

PETIT COURANT.

Du 28 mai au 16 novembre 1907, la drague *N° 14* créa un chenal de 300 pieds de large, 1,800 pieds de long, et 22 pieds de profondeur. Ce chenal est près d'être achevé. Le volume de roc enlevé s'éleva à 91,188 yards cubes. La drague appartient à C. S. Boone.

MEAFORD.

Du 15 août au 31 octobre 1907, la drague *Togo* dragua les abords du port, depuis le voisinage du brise-lames juesqu'au port intérieur. En outre, elle approfondit ce dernier où c'était nécessaire. Le volume des déblais (glaise, sable, gravier et tuf), s'éleva à 43,320 yards cubes.

MIDLAND.

A cet endroit les travaux ont été exécutés par trois dragues, à savoir: du 27 mai au 18 juillet, par la drague *N° 9* de la Compagnie Canadienne de dragages et de constructions; du 25 au 29 mai, du 3 au 29 juin, du 1er au 24 juillet, et du 23 septembre au 5 octobre 1907, par la drague *Monarque*; et, le 28 mai, ainsi que du 10 juin au 20 juillet 1907, par la drague *Excelsior.* Ces travaux comprenaient l'enlèvement d'un haut-fond dangereux, qui se trouvait dans le port, près du grand élévateur de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et aussi le creusement le long du quai à la cale, située à l'est de l'ancien élévateur, et appartenant à cette compagnie. Le volume des déblais (glaise, sable, gravier, blocs erratiques et pierres), s'éleva à 210,614 yards cubes.

RIVIÈRES DE LA MISSION ET KAMINISTIQUIA.

Du 15 mai au 3 décembre 1907, la drague n° 6 de la Compagnie des dragages des Grands-Lacs, et du 25 juillet au 21 août, la drague n° 7, de la même compagnie, élargirent et approfondirent le nouveau chenal d'accès, de la baie du Tonnerre à la rivière de la Mission et au terminus du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Le volume des déblais (sable et glaise), s'éleva à 616,948 yards cubes.

Du 6 mai au 4 décembre 1907, la drague n° 5, de la Compagnie des dragages des Grands-Lacs, travailla dans ces parages, pour creuser le bassin de virage de la Mission, jusqu'à 22 pieds au-dessous du zéro, et aussi pour élargir la rivière Kaministiquia par delà du lot n° 10, de la propriété expropriée par la Couronne, à l'île n° 2. En outre, on enleva plusieurs parties de petits hauts-fonds de la rivière Kaministiquia. Le volume des déblais de glaise s'éleva à 642,685 yards cubes.

Au commencement de la saison, on approfondit à la drague l'ancien chenal donnant accès à la rivière Kaministiquia. Lorsque ce travail fut achevé, on commença

d'élargir la rivière par delà des propriétés expropriées par la Couronne à l'île n° 1. En septembre on élargit et on approfondit la rivière Mission, près du bassin de virage. Ce dragage fut fait par la drague *Dominion,* du 18 mai au 4 décembre 1907. Le volume des déblais (glaise et sable), s'éleva à 1,199,524 yards cubes.

Du 20 mai au 29 novembre 1907, la drague n° 8, de la Compagnie des dragages des Grands-Lacs, travailla à ce même endroit, pour achever le dragage à l'entrée du chenal, jusqu'au niveau projeté, c'est-à-dire à 22 pieds au-dessous du zéro. Pendant la dernière partie de la saison, le travail consista à approfondir et à élargir le chenal de la rivière Kaministiquia, jusqu'à Fort-William. Le volume des déblais (glaise et sable), fut de 386,141 yards cubes.

NOUVEAU-LISKEARD.

Du 1er septembre au 31 octobre 1907, la drague *Queen,* du ministère, fit une tranchée au quai, et deux autres près de l'embouchure de la rivière Wabi, afin d'enlever des déchets que cette rivière avait charroyés au printemps. Le volume des déblais de glaise fut de 13,428 yards cubes.

NORTH BAY.

Du 19 août au 21 septembre 1907, la drague *Mattawa* qui appartient au ministère, fit neuf tranchées le long du quai, et une à l'embouchure de la rivière du Sud, qui coule en face du phare. Le volume des déblais (glaise, gravier et sable), fut de 12,100 yards cubes.

OTTAWA.

Du 4 au 30 novembre 1907, la drague *Challenge,* et du 18 au 23 novembre, la drague *Nipissing,* qui toutes deux appartiennent au ministère, créèrent une voie d'accès jusqu'au quai du gouvernement, au pied des écluses du canal Rideau. Le volume des déblais (sable, sciure de bois et glaise) fut de 5,005 yards cubes.

OWEN SOUND.

Du 14 mai au 10 août 1907, la drague *Frank* dragua les abords du port, et l'approfondit où c'était nécessaire. Le volume des déblais (glaise et sable) fut de 104,373 yards cubes.

PENETANGUISHENE.

Du 13 août au 5 octobre 1907, la drague *Frank* approfondit et élargit le chenal jusqu'aux quais. Le volume des déblais (glaise et sable) fut de 94,400 yards cubes.

POINTE-ÉDOUARD.

Du 29 mai au 14 décembre 1907, la drague *Saint-Laurent* creusa tout le fond en face des docks, entre ceux-ci et l'eau profonde. Le volume des déblais (sable et gravier) fut de 298,475 yards cubes.

PORT-ARTHUR.

Du 16 mai au 6 novembre 1907, la drague *IXL* creusa le long du dock en acier du chemin de fer C.N., à la cale des usines métallurgiques Atikokan et le long de l'élévateur A du chemin de fer C.N.; en outre, elle élargit le port près du brise-lames sud, et l'approfondit en face des entrepôts des chemins de fer P.C. et C.N. Le volume des déblais (glaise, sable et blocs erratiques) fut de 306,933 yards cubes.

PORT-BURWELL.

Du 1er septembre au 23 novembre 1907, la drague *Ontario,* qui appartient au ministère, travailla à l'intérieur et à l'extérieur des appontements de l'est et de l'ouest. Le volume des déblais (sable, blocs erratiques et glaise) fut de 17,910 yards cubes.

PORT-ELGIN.

Du 5 au 20 juillet, la drague *Arnoldi* creusa un chenal donnant accès au dock. Le volume des déblais (vase, sable et gravier) fut de 11,020 yards cubes.

PORT-STANLEY.

Du 19 août au 4 novembre 1907, la drague *E. Hall,* approfondit le port intérieur; le chenal entre les appontements; quelque peu à l'entrée au large donnant accès à ces ouvrages, et enfin sur une longueur de 400 pieds pour préparer le terrain de fondation d'un brise-lames. Le volume des déblais (glaise et sable) fut de 36,651 yards cubes.

Du 10 juin au 31 août 1907, la drague *Ontario,* du ministère, travailla aussi en cet endroit, pour préparer le terrain de fondation nécessaire à la construction d'un brise-lames en encaissements. Ce travail dût être repris trois ou quatre fois, attendu que la mer jetait du sable dans les endroits dragués. Le volume des déblais (sable, blocs erratiques et glaise) fut de 18,990 yards cubes.

PRESCOTT.

Du 11 au 16 novembre, la drague *Sir Richard,* qui appartient au ministère, dragua devant le quai et les abords de la cale du ferry. Le volume des déblais (glaise et sable mouvant), furent de 9,500 yards cubes.

RAINY-RIVER (RIVIÈRE DE LA PLUIE).

Du 2 au 19 octobre 1907, la drague *Warrod* améliora le chenal de navigation à vapeur qui existe entre la rivière de la Pluie et le lac des Bois. En outre, cette drague travailla à l'extrémité de la Pointe-du-Chêne, enlevant un banc de sable étroit, qui, s'agrandissant vers le bord, obstruait le chenal de la navigation à vapeur. Le volume des déblais de sable fut de 21,366 yards cubes.

ROCKLIFFE.

Du 5 au 24 août 1907, la drague *Nipissing,* qui appartient au ministère, enleva des arbres et d'autres matériaux qui étaient tombés dans le chenal principal à la suite d'un éboulement. Le volume des déblais (glaise, sable etc.), fut de 8,550 yards cubes.

RONDEAU.

Du 7 juillet au 7 août 1907, la drague *E. Hall,* creusa un chenal à l'entrée du large des appontements, de 125 pieds de large sur une longueur de 500 pieds, et 100 pieds de large, sur une autre longueur de 500 pieds. On agrandit aussi le bassin de virage du port intérieur. Le volume des déblais (glaise et sable), fut de 18,216 yards cubes.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Du 3 septembre au 17 décembre 1907, la drague *N° 1,* A. F. Bowman, creusa une voie d'accès du chenal conduisant à l'écluse canadienne jusqu'au quai du gouvernement. Ce chenal est à environ 1,450 pieds à l'ouest de l'extrémité ouest de ce quai. On a fait ce travail pour permettre à tous les vapeurs d'accoster directement au quai du gouvernement lorsqu'ils viennent du chenal du canal, ce qui évite le grand détour qu'on devrait faire pour contourner les hauts-fonds. Le volume des déblais (rochers, glaise, pierres et blocs erratiques) fut de 24,841 yards cubes.

RIVIÈRE DE LA NATION DU SUD.

Du 26 au 31 août 1907, la drague *Nipissing* qui appartient au ministère, fit une tranchée de 563 pieds de long et de 30 pieds de large, pour approfondir et élargir le chenal qui conduit à la rivière Ottawa. Le volume des déblais (glaise, sable et blocs erratiques), fut de 2,745 yards cubes.

STURGEONS-FALLS (CHUTES DE L'ESTURGEON).

Du 20 mai au 17 août 1907, la drague *Mattawa,* qui appartient au ministère, continua de creuser les tranchées commencées la saison précédente, faisant, en outre, une tranchée de 573 pieds de long, par 30 pieds de large. Le volume des déblais (glaise, sable et gravier) fut de 39,700 yards cubes.

SUMMERSTOWN.

Du 27 août au 26 novembre 1907, la drague *Canada* approfondit et élargit le chenal principal, en aval du quai. Le volume des déblais (pierres, glaise et tuf), fut de 72,700 yards cubes.

Du 8 au 25 novembre 1907, la drague *Little Giant* travailla aussi à cet endroit pour élargir et creuser une ancienne tranchée, qui va du quai jusqu'au chenal principal. Le volume des déblais (glaise, sable et pierres), fut de 15,160 yards cubes.

SYDENHAM.

Du 1er juillet au 7 août 1907, la drague *Ontario* creusa un chenal à l'entrée de la rivière Chenal-Ecarté. Le volume des déblais (glaise et sable), fut de 7,223 yards cubes.

THAMES RIVER.

Du 18 avril au 21 mai 1907, la drague *Meade* acheva en partie le chenal qu'on avait commencé à travers la barre de l'entrée de la rivière. Ce chenal a 7,000 pieds de long et 100 pieds de large. Le volume des déblais (glaise et sable) fut de 28,968 yards cubes.

THESSALON.

Du 6 au 11 juillet, et du 21 au 23 août 1907, la drague *Meade* enleva un haut-fond rocheux qui se trouvait près de l'extrémité ouest du débarcadère. Le volume de roc enlevé fut de 6,514 yards cubes.

ILE THORAH.

Le 10 et le 11 juillet 1907 on creusa, à cette île, un petit bassin, ainsi que le chenal le reliant au lac, afin d'offrir un abri aux bateaux des habitants de l'île, ainsi que pour permettre à ceux-ci d'embarquer et de débarquer plus facilement, etc. Le volume des déblais (sable et gravier), fut de 804 yards cubes.

THORNBURY.

Du 27 mai au 13 août 1907, la drague *Togo* approfondit le chenal jusqu'au port intérieur, et aussi ce dernier le long des quais. Actuellement on y a construit un bassin de virage. Le volume des déblais (tuf, gravier, glaise et sable), fut de 42,092 yards cubes.

TIFFIN.

On a dragué un chenal et une cale d'accostage, à Tiffin, le long des élévateurs du Grand-Tronc-Pacifique. L'ouvrage fut fait par les trois dragues suivantes: du 19 juillet au 10 août 1907, par la drague *N° 9,* de la compagnie de dragage et de construction d'Owen Sound; du 25 avril au 27 mai, du 29 mai au 8 juin, et du 22 juillet au 7 décembre 1907, par la drague *Excelsior*; du 30 mai au 1er juin, du 25 juillet au 21 septembre, et du 7 au 22 octobre 1907, par la drague *Monarque,* qui travailla, en outre, du 28 novembre au 14 décembre. Le volume des déblais (sable, glaise, gravier, blocs erratiques, etc.) fut de 385,161 yards cubes.

TORONTO.

Du 20 juin au 29 novembre 1907, la drague *King Edward* a creusé le chenal de l'est et son abord du côté du lac, faisant, en outre, quelques dragages dans le port, près des quais du R.C.C.C. Le volume des déblais (sable et glaise) fut de 177,149 yards cubes.

PORT DE VICTORIA.

Le port de Victoria est situé dans une anse de la baie Georgienne, à l'extrémité est de celle-ci. Il est bien abrité et en venant des lacs on y accède facilement. La population est de 1,600 âmes.

Le 7 juin dernier, on signa un contrat avec la compagnie de dragages et de construction d'Owen Sound, pour qu'elle fasse certains dragages, pour lesquels on paierait par yard cube, mesurage au chaland: roc, $2; tous autres matériaux, 8 cents.

Les travaux de la saison commencèrent le 14 août, et furent terminés le 2 décembre. Pendant ce laps de temps la drague enleva 124,100 yards cubes de glaise et de sable.

Il s'agit d'élargir et d'approfondir les abords des quais à bois de charpente, qui se trouvent à l'est du port, les dimensions de l'ouvrage étant de 230 pieds de large par 1,584 pieds de long. On augmentera aussi la largeur du chenal dragué en 1903-4, en creusant une tranchée de 66 pieds de large le long du côté nord-est de ce chenal, et ce, sur une longueur de 1,400 pieds.

Sur le côté ouest du port, le 20 novembre dernier, on a enlevé 5,400 yards cubes de déblais, là où on a projeté de construire l'élévateur et les quais du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

La dépense totale, pendant l'exercice 1907-08, s'est élevée à $10,418,55.

WAUBAUSHENE.

Waubaushene, qui a une population de 1,200 âmes, et Fesserton qui a 300 âmes environ, sont situés sur la baie Matchedash, qui est un bras de la baie Georgienne, au sud-est de celle-ci.

Le 21 mai dernier, on donna l'ordre de faire certains dragages dans la baie Matchedash, entre les deux villages. A cet effet, le 29 juin dernier, on signa un contrat avec M. A. F. Bowman, de Southampton, aux prix suivants par yard cube, mesurage au chaland: roc, $2; tous autres matériaux, 13 cents.

Les travaux de la saison commencèrent le 8 juin et furent suspendus le 30 novembre. Il s'agit de draguer un chenal, dans la baie Matchedash, de 100 pieds de large au plafond et d'une profondeur moyenne de 14 pieds aux basses eaux, et aussi de creuser un bassin de virage de 300 pieds carrés, à Fesserton.

Pour ces travaux, on enleva 124,980 yards cubes. Pendant l'exercice 1907-08, la dépense s'est élevée à $16,600.36.

WARTON.

Du 12 octobre 1907 au 11 janvier 1908, la drague *Frank* creusa entre le brise-lames du gouvernement et le quai de la ville, ainsi que le long de ces deux ouvrages. Le volume des déblais (glaise et sable), fut de 124,200 yards cubes.

BASSIN DE WINGFIELD.

Du 25 juillet au 28 octobre 1907, la drague n° 1, C. S. Boone, creusa un chenal du lac au port, chenal qui, lorsqu'il sera achevé, aura 100 pieds de large au plafond et environ 600 pieds de long, sa profondeur devant être alors de 14 à 18 pieds. Le volume des déblais (tuf, blocs erratiques, glaise et roches) fut de 23,320 yards cubes.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907, au 31 mars 1908.

DRAGUE "ALGONQUIN", PROPRIÉTAIRE : LA COMPAGNIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Saguenay	5 sept.	31 oct.	15-25 pieds.	32,522	11,294 68	$34\frac{18}{25}$

Montant des dépenses. $11,294.68. Total des déblais en yards cubes : 32,522.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						60 00	67 50				127 50
Dépenses éventuelles						2,357 44	8,809 74				11,167 18
Totaux						2,417 44	8,877 24				11,294 68

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATERIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Decembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise						6,611	25,911						32,552

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTES À DIFFÉRENTS ENDROITS.

IVIÈRE SAGUENAY.—On a approfondi et élargi le chenal principal en face du quai.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "CENTRAL CITY", PROPRIÉTAIRE: L. COHEN ET FILS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Saint-Placide	30 mai	22 novembre	9 pieds.	131,950	29,112 13	22 1/20

Montant des dépenses, $29,112.13. Total des déblais en yards cubes, 131,950.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	5 00	52 50	67 50	75 00	75 00	81 00	57 00	.....	.....	413 00
Dépenses éventuelles	.....	228 38	2,436 00	4,872 00	4,872 00	4,986 19	6,622 87	4,681 69	.....	.....	28,699 13
Totaux	.....	233 38	2,488 50	4,939 50	4,947 00	5,061 19	6,703 87	4,738 69	.....	.....	29,112 13

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	1,050	11,200	22,400	22,400	22,925	30,450	21,525	.....	.....	.....	.....	131,905

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

SAINT-PLACIDE.—On a créé un nouveau chenal entre le quai et le chenal principal. On a fait deux tranchées.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "CANADA", PROPRIÉTAIRE: L. COHEN ET FILS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau, atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ cts.	cts.
Dorion	28 mai	9 août	8- 9 pds.	20,578	16,457 40	79 3/4
Summerstown	29 août	26 nov	9-12 "	72,700	17,656 25	24 7/25

Montant des dépenses, $34,113.65. Total des déblais en yards cubes, 93,278.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	10 00	62 50	81 00	27 00	90 00	81 00	37 25	.....	.....	388 75
Dépenses éventuelles	.....	575 75	5,238 80	6,539 85	3,922 50	5,721 60	5,275 20	6,451 20	.....	.....	33,724 90
Totaux	.....	585 75	5,301 30	6,620 85	3,949 50	5,811 60	5.356 20	6,488 45	.....	.....	34,113 65

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Vgs cub.	Yd scub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	1,645	14,968	1,296	2,540	21,300	21,980	26,880	.....	.....	.....	.....	90,609
Roc	.....	.....	.....	1,623	1,046	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,669
Totaux	.....	1,645	14,968	2,919	3,586	21,300	21,980	26,880	.....	.....	.....	.....	93,278

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

DORION.—On a nettoyé et créé un abord pour le village.

SUMMERSTOWN.—On a approfondi et élargi le chenal principal en aval du quai.

RAPPORT annuel, 1er avril 1907, au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "CHATEAUGUAY", PROPRIÉTAIRE: L. COHEN ET FILS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Pointe Cavagnale	28 mai	24 juillet	9 pieds	37,940	10,016 90	26 4/5
Ile au Foin	29 juillet	10 août	9 "	12,860	3,108 90	24 4/5
Port Saint-François	12 août	14 septembre	14 "	19,725	4,804 00	24 7/25
Rivière Maskinongé	16 septembre	19 novembre	8 "	46,620	9,501 25	20 9/25

Montant des dépenses, $27,431.05. Total des déblais en yards cubes : 117,145.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Decembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	10 00	62 50	63 00	62 50	67 50	78 00	61 75	.....	.....	405 25
Dépenses éventuelles	.....	382 20	5,005 00	4,494 20	6,038 40	4,362 00	4,476 00	2,268 00	.....	.....	27,025 80
Totaux	.....	392 20	5,067 50	4,557 20	6,100 90	4,429 50	4,554 00	2,329 75	.....	.....	27,431 05

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Decembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub	Yds cub.
Glaise	.....	1,470	19,250	20,090	22,290	20,325	22,380	11,340	.....	.....	.....	.....	117,145

NATURE DES DRAGAGES EXECUTÉS A DIFFÉRENTS ENDROITS.

POINTE CAVAGNALE.—On a creusé un chenal depuis le chenal principal jusqu'à la grève.
ILE AUX FOIN.—A partir du chenal principal, on a fait une tranchée depuis l'extrémité d'aval de l'île en se dirigeant vers le quai.
PORT SAINT-FRANÇOIS.—On a nettoyé et creusé l'abord et les alentours du quai.
RIVIÈRE MASKINONGÉ.—On a élargi et approfondi le chenal qui conduit au village.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE "CAPITAL". PROPRIÉTAIRES : TURCOTTE ET DUFRESNE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivère Bécancour	8 Juin	4 novembre	8 pds.—14 pds.	101,962	15,411 41	15 1/10

Montant des dépenses, $15,411.41. Total des déblais en yards cubes, 101,962.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	50 00	67 50	68 00	62 50	30 00	40 82	.....	.....	318 82
Dépenses éventuelles	.....	.....	1,785 92	3,160 75	4,900 80	3,152 96	833 92	1,258 24	.....	.....	15,092 59
Totaux	.....	.....	1,835 92	3,228 25	4,968 80	3,215 46	863 92	1,299 06	.....	.....	15,411 41

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	Yds cub.	Yds cub	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable	.....	.....	16,743	24,287	28,150	16,965	7,953	7,864	.....	.....	.....	.....	101,962

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE BÉCANCOUR.—A l'entrée de cette rivière on a creusé un chenal, qui la relie au chenal principal du fleuve Saint-Laurent.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "DUKE OF YORK", PROPRIETAIRE : W. J. POUPORE ET CIE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Batiscan	17 mai	25 mai	12 pieds	4,680	522 60	11 4/25
Rivière Saint-François	29 mai	1er juin	9 "	3,640	416 60	11 11/25
Rivière Yamaska	3 juin	30 novembre	8 pds –9 pds	334,710	35,568 00	10 31/50

Montant des dépenses, $36,507.20. Total des déblais en yards cubes, 343,030.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	16 20	62 50	68 00	67 50	62 50	69 75	67 30	.....	.....	413 75
Dépenses éventuelles	.....	923 00	4,546 70	7,504 35	7,152 60	6,224 90	6,755 70	2,986 20	.....	.....	36,093 45
Totaux	.....	939 20	4,609 20	7,572 35	7,220 10	6,287 40	6,825 45	3,053 50	.....	.....	36,507 20

QUANTITÉ ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	7,020	57,200	66,300	60,580	61,620	58,070	32,240	.....	.....	.....	.....	343,030

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS EN DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE BATISCAN.—On a enlevé un banc de sable de devant le quai de la Cie du Richelieu.
RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.—On a enlevé un banc de sable qui s'était formé dans le chenal principal.
RIVIÈRE YAMASKA.—On a dragué le chenal près de l'embouchure de la rivière.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE "HURON," PROPRIÉTAIRE: LA COMPAGNIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous de zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Châteauguay	31 mai	30 novembre	6 pieds—7 pieds.	130,030	29,092 60	22 9/25

Montant des dépenses, $29,092.60. Total des déblais en yards cubes, 130,030.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	15 00	75 00	81 00	81 00	75 00	81 00	78 00	.....	.....	486 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	4,188 80	3,955 60	5,038 00	4,985 20	4,791 60	5,647 40	.....	.....	28,606 60
Totaux	.....	15 00	4,263 80	4,036 60	5,119 00	5,060 20	4,872 60	5,725 40	.....	.....	29,092 60

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Gravier	.....	450	18,590	17,980	22,900	22,660	21,780	25,670	.....	.....	.....	.....	130,030

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS DANS DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE CHATEAUGUAY.—On a nettoyé l'embouchure de la rivière Saint-Louis et amélioré le chenal jusqu'à la rivière Châteauguay.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "IROQUOIS," PROPRIÉTAIRE : LA COMPAGNIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localites où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau, atteinte au-dessous du zéro.	Déblai yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Chicoutimi	3 juillet	10 août		6,490	2,404 10	·37
Quai de Chicoutimi	10 octobre	26 octobre	12 pds—25 pds.	2,050	752 00	·36 7/25
Rimouski	21 août	30 septembre	15 pieds	4,170	2,613 70	·62 17/25

Montant des dépenses, $5,769.80. Total en déblais en yards cubes : 12.710.

DESIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			62 50	67 50	67 50	62 50	62 50				322 50
Dépenses éventuelles				1,297 10	1,790 95	1,662 25	697 00				5,447 30
Totaux			62 50	1,364 60	1,858 45	1,724 75	759 50				5,769 80

QUANTITIÉ ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise				3,815	4,120	2,725	2,050						12,710

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS EN DIFFÉRENTS ENDROITS.

CHICOUTIMI—On a approfondi le chenal qui conduit au chenal principal. On a aussi dragué autour du quai.
RIMOUSKI—On a approfondi et élargi le chenal qui s'étend depuis le quai jusqu'au chenal principal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "LITTLE GIANT" PROPRIÉTAIRE: L. COHEN ET FILS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Sorel	27 mai	2 novembre	6 pieds—18 pieds	157,270	30,489 30	$19\frac{9}{25}$
Summerstown	8 novembre	25 novembre	9 pieds—11 pieds	15,160	3,675 65	$23\frac{8}{25}$

Montant des dépenses, $34,164.95. Total des déblais en yards cubes, 172,430.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	15 00	75 00	78 00	81 00	75 00	84 00	37 25	.....	.....	445 25
Dépenses éventuelles	.....	418 00	5,080 60	5,822 10	6,545 50	6,446 70	5,768 40	3,638 40	.....	.....	33,719 70
Totaux	.....	433 00	5,155 60	5,900 10	6,626 50	6,521 70	5,852 40	3,675 65	.....	.....	34,164 95

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise et pierre	.....	2,200	26,740	29,590	34,450	33,930	29,820	15,700	.....	.....	.....	.....	172,430

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

SOREL—On a creusé le long du quai, pour permettre l'accostage des petits bateaux, ainsi que pour leur fournir un abri.

SUMMERSTOWN—On a élargi et approfondi une ancienne tranchée, qui du quai conduisait au chenal principal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "MOHAWK," PROPRIÉTAIRE : LA COMPAGNIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Berthierville	29 mai	30 nov	6-12 pieds.	104,737	17,919 70	$17\frac{1}{16}$

Montant des dépenses, $17,919.70. Total des déblais en yards cubes, 104,737.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	14 20	75 00	81 00	81 00	100 00	108 00	92 00	.....	.....	551 20
Dépenses éventuelles	.....	283 80	3,898 65	2,345 45	2,140 98	2,499 75	3,598 65	2,601 22	.....	.....	17,368 50
Totaux	.....	298 00	3,973 65	2,426 45	2,221 98	2,599 75	3,706 65	2,693 22	.....	.....	17,919 70

QUANTITÉS ET DÉSIGNATIONS DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décember	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	1,720	23,430	14,050	12,812	15,150	21,810	15,765	.....	.....	.....	.....	104,737

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS EN DIFFÉRENTS ENDROITS.

BERTHIERVILLE.—On a creusé un nouveau chenal du chenal principal à la ville, en le faisant passer immédiatement en aval de l'Ile au Foin. En outre on a creusé une tranchée pour donner plus de profondeur au chenal vis-à-vis de la rivière Bayonne.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "MOHICAN", PROPRIÉTAIRE : LA COMPAGNIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau, atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Jésus	10 juillet	19 août	8-9 pieds.	18,321	5,353 17	·29⅔
	19 septembre	16 novembre				
Berthierville	11 septembre	14 septembre	9 pieds.	945	155 92	·16⅞

Montant des dépenses $5,509.09. Total des déblais en yards cubes : 19,266.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	57 00	72 00	41 00	81 00	54 00	.....	.....	305 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	970 92	416 63	424 04	2,251 25	1,141 25	.....	.....	5,204 09
Totaux	.....	.....	.....	1,027 92	488 63	465 04	2,332 25	1,195 25	.....	.....	5,509 09

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	.....	3,531	1,515	1,920	8,150	4,150	.....	.....	.....	.....	19,266

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE JÉSUS.—On a pratiqué une tranchée dans le chenal principal, aux bas-fonds de la rivière Jésus, pour continuer les travaux commencés l'année précédente.

BERTHIERVILLE.—On a élargi et approfondi le chenal immédiatement en aval de l'Ile au Foin.

RAPPORT annuel, du 1er avril au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "N°. 2", PROPRIÉTAIRE: LA COMPAGNIE. DES DRAGAGES DU DOMINION

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Saint-André	23 mai	31 juil.	8-10 pieds.	42,363	9,916 75	23 2/3
Vaudreuil	5 août	29 oct.	9 pieds.	35,134	6,081 67	17 3/10

Montant des dépenses, $15,998.42. Total de déblais en yards cubes, 77,497.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	24 00	75 00	81 00	72 70	81 50	81 50	.....	.....	.....	415 20
Dépenses éventuelles	.....	1,012 50	5,861 25	2,863 00	2,547 00	1,408 68	1,890 79	.....	.....	.....	15,583 22
Totaux	.....	1,036 50	5,936 25	2,944 00	2,619 70	1,490 18	1,971 79	.....	.....	.....	15,998 42

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.	Yds. cub.
Glaise	.....	4,050	23,445	14,868	16,150	8,526	10,438	.....	.....	.....	.....	.....	77,497

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS A DIFFÉRENTS ENDROITS.

SAINT-ANDRÉ.—On a creusé et élargi le chenal en aval des rapides.
VAUDREUIL.—On a approfondi un chenal, qui s'étend de la baie vers le quai.

RAPPORT annuel du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, "N° 1" T. F. M. PROPRIÉTAIRE : T. F. MOORE ET COMPAGNIE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Hauts-fonds de la Blanche.....	8 juillet	9 nov..	12 pieds ...	50,050	10,993 50	21 3/8

Montant des dépenses, $10,993.50. Total des déblais en yards cubes, 50,050.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février, et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	.....	.....	66 00	81 00	81 00	75 00	81 00	24 00	.....	.....	408 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	1,207 50	2,310 00	2,782 50	3,150 00	1,135 50	.....	.....	10,585 50
Totaux.....	.....	.....	66 00	1,288 50	2,391 00	2,857 50	3,231 00	1,159 50	.....	.....	10,993 50

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	.....	5,750	11,000	13,250	15,000	5,050	.....	.....	.....	.....	50,050

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFÉRENTES LOCALITÉS.

HAUTS-FONDS DE LA BLANCHE.—On a enlevé des hauts-fonds qui se forment dans le chenal ; et on a pratiqué plusieurs tranchées pour l'élargir et pour l'approfondir.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, "No 6", PROPRIÉTAIRE: LA COMPAGNIE DES DRAGAGES DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS-LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau, atteinte au dessus du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Rivière Du Loup (en haut)	31 mai	14 sept	6½-8 pieds	98,540	12,709 17	·12 9/10
Saint-Pierre Les Becquets	16 sept	16 nov	8 pieds	41,396	3,743 15	·09

Montant des dépenses, $16,452.32. Total des déblais en yards cubes, 139,936.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	69 50	67 50	67 00	63 00	81 00	42 00	.....	.....	390 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	3,285 97	3,435 60	4,008 70	2,931 04	1,910 33	490 18	.....	.....	16,062 32
Totaux	.....	.....	3,355 47	3,503 10	4,075 70	2,994 04	1,991 33	532 18	.....	.....	16,452 32

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
aise et pierres	.....	700	23,110	29,690	32,580	26,152	22,048	5,656	.....	.....	.....	.....	139,936

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIERE DU LOUP (en haut).—On a approfondi le chenal en face du quai du village, et dragué aux moulins de Tourville, en aval du quai.
SAINT-PIERRE LES BECQUETS.—Une tranchée a été faite à partir du chenal principal, dans la direction du village, et on l'a approfondie et élargie.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "No. 5." PROPRIÉTAIRE : LA COMPAGNIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localité où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Ouelle	19 juillet	14 septembre	12—13 pieds.	35,925	24,923 25	·69 9/25

Montant des dépenses, $24,923.25. Total des déblais en yards cubes, 35,925.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires				35 00	67 50	32 50					135 00
Dépenses éventuelles				4,036 50	14,231 25	6,520 50					24,788 25
Totaux				4,071 50	14,298 75	6,553 00					24,923 25

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cuc.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise				4,650	21,825	9,450							35,925

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS A DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE OUELLE.—On a approfondi et élargi le chenal.

Rapport annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'No 3.' PROPRIÉTAIRE, LA Cie DES DRAGAGES DU DOMINION.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Hudson	22 juin	1er août	6-9 pieds.	19,396	3,620 88	·18 33/50
Saint-André	5 août	26 octobre	10 "	53,450	13,518 31	·25 7/25

Montant des dépenses, $17,139.19. Total des déblais en yards cubes, 72,846.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	48 60	81 00	81 00	75 00	81 00	.....	.....	.....	366 80
Dépenses éventuelles	.....	.....	129 60	3,361 68	4,152 50	6,643 13	2,474 38	11 30	.....	.....	16,772 59
Totaux	.....	.....	178 20	3,442 68	4,233 50	6,718 13	2,555 38	11 30	.....	.....	17,139 19

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Decembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	720	17,066	18,590	26,572½	9,897½	.....	.....	.....	.....	.....	72,846

NATURE DES DRAGAGES À DIFFÉRENTS ENDROITS.

Hudson.—On a approfondi et élargi le chenal en face du quai.
Saint-André.—On a approfondi et élargi le chenal à l'entrée de la rivière

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE 'No. 5 McDONALD.' PROPRIÉTAIRE: ANT. ST. PIERRE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Saint-Maurice	4 juin	9 juillet	14 pieds	33,660	2,806 80	·08 8/25
Rivière Godefroy	23 sept.	31 octobre	12 "	56,550	6,303 00	·11 7/50

Montant des dépenses, $9,109.80. Total des déblais en yards cubes, 90,210.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	18 00	75 00	21 00	.....	17 50	65 00	.....	.....	.....	196 50
Dépenses éventuelles	.....	.....	2,064 80	628 00	.....	1,204 50	5,016 00	.....	.....	.....	8,913 30
Totaux	.....	18 00	2,139 80	649 00	.....	1,222 00	5,081 00	.....	.....	.....	9,109 80

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	25,810	7,850	.....	10,950	45,600	.....	.....	.....	.....	.....	90,210

NATURE DES DRAGAGES EXECUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.—On a approfondi et élargi le chenal de l'ouest près des quais.
RIVIÈRE GODEFROY.—On a élargi et approfondi le bassin de virage, qui se trouve près du quai.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE 'No. 2,' T. F. M. PROPRIÉTAIRES: T. F. MOORE & CIE.

Localités où l'on a dragué.	Date. du	Date. au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Hauts-fonds de la Blanche	8 juillet	9 nov	12 pieds.	54,601	11,826 21	·21$\frac{13}{50}$

Montant des dépenses, $11,826.21. Total des déblais en yards cubes: 54,601.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	65 00	81 00	77 00	81 00	55 00	.....	.....	360 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	792 96	3,251 85	3,471 30	2,912 70	1,037 40	.....	.....	11,866 21
Totaux	.....	.....	.....	857 96	3,332 85	3,549 30	2,993 70	1,092 40	.....	.....	11,826 21

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	.....	3,776	15,485	16,530	13,870	4,940	.....	.....	.....	.....	54,601

NATURE DES DRAGAGES EXECUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

HAUTS-FONDS DE LA BLANCHE.—On a enlevé les bancs de sable qui se forment dans le chenal.—En outre, on a pratiqué plusieurs tranchées, pour élargir et approfondir le chenal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "ONEIDA." PROPRIÉTAIRE : LA CIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau, atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Rimouski	6 juillet	23 août	15 pieds.	6,313½	3,476 76	.55
Rivière Jésus	20 septembre	28 novembre	9–10 "	29,185	8,259 88	.28 3/10

Montant des dépenses $11,736 64. Total des déblais en yards cubes : 35,498.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires				60 00	67 50	75 00	81 00	78 00			361 50
Dépenses éventuelles				2,033 13	1,316 13	973 50	3,422 38	3,630 00			11,375 14
Totaux				2,093 13	1,383 63	1,048 50	3,503 38	3,708 00			11,736 64

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise				3,333	2,980	3,540	12,445	13,200					35,498

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIMOUSKI.—On a creusé un chenal allant du quai aux eaux profondes.

RIVIÈRE JÉSUS.—On a élargi et approfondi le chenal à l'entrée de cette rivière. En outre, on a pratiqué une tranchée en face des hauts-fonds Jésus.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "OTTAWA". PROPRIÉTAIRE, L. COHEN ET FILS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Port Saint-François	23 sept. 4 nov.	1 nov. 23 nov.	14 pieds.	48,040	11,677 10	.24 3/10

Montant des dépenses, $11,677.10. Total des déblais en yards cubes, 48,040.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						30 00	67 50	50 00			147 50
Dépenses éventuelles						710 40	7,094 40	3,724 80			11,529 60
Totaux						740 40	7,161 90	3,774 80			11,677 10

QUANTITÉ ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable						2,960	29,560	15,520					48,040

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS A DIFFÉRENTS ENDROITS.

PORT SAINT-FRANÇOIS.—On a approfondi et nettoyé autour les abords du quai, du sable ayant comblé le chenal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "OTTAWA." PROPRIÉTAIRE : LA CIE DES DRAGAGES DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblai en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Saint-Pierre les Becquets	2 juillet	23 septembre	8 pieds.	84,362	8,563 81	10 3/10
Rivière Nicolet	2 nov. seulement		10 "	400	52 00	13

Montant des dépenses $8,615.81. Total des déblais en yards cubes : 84,762.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			18 40	65 00	67 50	69 25					220 15
Munitions et équipement				28 75				22 40			51 15
Dépenses éventuelles				2,905 60	2,960 07	2,426 84		52 00			8,344 51
Totaux			18 40	2,999 35	3,027 57	2,496 09		74 40			8,615 81

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise				30,220	34,120	19,422		400					84,162
Roc				600									600
Totaux				30,820	34,120	19,422		400					84,762

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

SAINT-PIERRE LES BECQUETS.—On a creusé une tranchée de 3,400 pieds de long, depuis le chenal principal jusqu'à cette localité.
RIVIERE NICOLET.—On a élargi et approfondi le chenal à l'entrée de cette rivière.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'PRINCE LOUIS.' PROPRIÉTAIRE, W. J. POUPORE ET CIE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Rivière Saint-François.....	20 mai.....	6 nov.....	6½–10 pieds	320,016	32,395 28	

Montant des dépenses, $32,395.28. Total des déblais en yards cubes, 320,016.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cs.	$ c.
Salaires.....	.....	29 00	62 50	67 30	67 50	69 50	76 50	23 25	.....	.....	395 55
Dépenses éventuelles.....	.....	2,200 00	6,008 75	6,331 75	6,022 61	3,238 67	5,926 07	2,271 88	.....	.....	31,999 73
Totaux.....	.....	2,229 00	6,071 25	6,399 05	6,090 11	3,308 17	6,002 57	2,295 13	.....	.....	32,395 28

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DE DRAGAGE.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable.....	.....	18,625	56,000	74,325	69,231	55,835	41,500	4,500	.....	.....	.....	.....	320,016

NATURE DES DRAGAGES À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.—On a approfondi et élargi le chenal à différents endroits, à partir d'un demi-mille en aval du quai jusqu'à l'entrée de cette rivière. En face du village des Indiens on a aussi approfondi le chenal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, "PREMIER." PROPRIÉTAIRE, LA CIE DES CONSTRUCTIONS GÉNÉRALES

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Rimouski	2 sept.	29 oct.	15 pieds	7,791	4,847 51	.62⅛

Montant des dépenses, $4,847.51. Total des déblais en yards cubes, 7,791.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						62 50	32 50				95 00
Dépenses éventuelles						1,016 26	3,736 25				4,752 51
Totaux						1,078 76	3,768 75				4,847 51

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise						1,666	6,125						7,791

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIMOUSKI.—On a creusé un chenal depuis le quai jusqu'au chenal principal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, "PREMIER." PROPRIÉTAIRE, FRANK GILBERT.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût per yard cube.
					$ c.	$ c.
L'Assomption	3 juin	27 juillet	11-14½ pieds.	52,030	8,481 16	.16 3/10

Montant des dépenses, $8,481.16. Total des yards cubes : 52,030.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	78 00	.....	78 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156 36
Dépenses éventuelles	.....	5,016 00	.....	3,308 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,324 80
Totaux	.....	5,094 00	.....	3,387 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,481 16

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	31,350	20,680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52,030

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

L'ASSOMPTION.—On a élargi et approfondi le chenal en amont de l'île de Gaudry et enlevé un haut-fond qui se trouvait à l'entrée de la rivière.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'PONTIAC.' PROPRIÉTAIRE, W. J. POUPORE ET CIE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Rivière Batiscan	27 mai	12 juillet	12 pieds.	33,345	4,014 52	12 1/50
Quai de la Cie de Navigation Richelieu et Ontario, Batiscan	15 juillet	19 novembre	.....	129,390	13,854 42	10 7/10

Montant de la dépense, $17,868.94. Total des déblais en yards cubes, 162,735.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	48 15	66 95	67 64	68 80	63 25	72 59	41 62	.....	.....	429 00
Munitions et équipement	.....	.....	.....	.....	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	3 50
Dépenses éventuelles	.....	382 38	2,444 30	1,005 10	5,097 24	2,952 61	3,860 33	1,694 48	.....	.....	17,436 44
Totaux	.....	430 53	2,511 25	1,072 74	5,169 54	3,015 86	3,932 92	1,736 10	.....	.....	17,868 94

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	2,565	22,040	24,985	32,300	29,355	34,295	17,195	.....	.....	.....	.....	162,735

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE BATISCAN.—On a dragué à 3 milles et demi de l'entrée de cette rivière. A différents endroits on a enlevé des petits bancs de sable qui s'étaient formés dans le chenal.

QUAI DE LA CIE DE NAVIGATION RICHELIEU ET ONTARIO (BATISCAN).—On a creusé en face de ce quai, pratiquant sept tranchées pour enlever un banc de sable à cet endroit.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "PRINCE ARTHUR". PROPRIÉTAIRE, L. COHEN ET FILS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Maskinongé	6 nov.	30 nov.	8 pieds	28,572	3,864 60	$13\frac{13}{25}$

Montant des dépenses, $3,864.60. Total des déblais en yards cubes, 28,572.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires								55 00			55 00
Dépenses éventuelles								3,809 60			3,809 60
Totaux								3,864 60			3,864 60

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise								28,572					28,572

NATURE DES DRAGAGES À DIFFÉRENTS ENDROITS.

MASKINONGÉ.—On a élargi et approfondi le chenal à environ 7 milles de l'entrée.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'ST-PIERRE.' PROPRIÉTAIRE, ANTOINE ST-PIERRE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous de zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière Saint-Maurice	23 mai	29 mai	10–14 pieds	146,440	12,080 20	·08¼
"	5 juillet	10 août				
"	13 août	16 nov.				
Cap de la Madeleine	2 juillet	5 juillet	8 "	5,130	663 75	·12 47/50
Rivière Godefroy	30 mai	1er "	8 "	29,820	3,372 20	·11 3/10
"	12 août seulem.					

Montant des dépenses, $16,116.15. Total des déblais en yards cubes, 181,390.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires		34 50	62 50	103 50	81 00	75 00	81 00	42 00			479 50
Dépenses éventuelles		651 60	2,699 40	2,575 15	2,950 50	2,577 60	3,211 20	967 20			15,636 65
Totaux		686 10	2,761 90	2,682 65	3,031 50	2,652 60	3,292 20	1,009 20			16,116 15

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise		5,640	25,830	28,960	36,510	33,570	37,500	13,380					181,390

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.—On a approfondi et élargi le chenal de l'ouest, en face des scieries de Grant.
CAP DE LA MADELEINE.—On a nettoyé et creusé autour du quai.
RIVIÈRE GODEFROY. On a nettoyé et approfondi le chenal.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "ARNOLDI." PROPRIÉTAIRE, W. L. HORTON.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Goderich	14 mai 25 juillt	14 juin 30 nov	20-22 pieds. "	41,594	27,846 58	.66 19/20
Kincardine	18 juin	2 juillet	14 pieds.	8,000	2,036 00	.25 9/20
Port Elgin	5 juillet	20 juillet	13 "	11,020	2,800 00	.25 2/5

Montant des dépenses, $32,685.58. Total des déblais en yards cubes, 60,614.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	57 00	78 00	63 00	81 00	75 00	81 00	82 40	.....	.....	517 40
Dépenses éventuelles	.....	1,225 00	3,482 50	4,693 75	4,275 00	4,107 00	8,565 18	5,819 75	.....	.....	32,168 18
Totaux	.....	1,282 00	3,560 50	4,756 75	4,356 00	4,182 00	8,646 18	5,902 15	.....	.....	32,685 58

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,687	.....	.....	.....	.....	4,687
Sable	.....	4,900	.....	.....	.....	7,324	2,865	.....	.....	.....	.....	.....	15,089
Vase	.....	.....	13,250	12,730	10,492	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,472
Roc	.....	.....	.....	260	413	569	1,962	1,162	.....	.....	.....	.....	4,366
Totaux	.....	4,900	13,250	12,990	10,905	7,893	4,827	5,849	.....	.....	.....	.....	60,614

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

GODERICH.—On a dragué le bassin de virage du port intérieur, et le chenal entre les appontements et à l'entrée du large de ceux-ci.
KINCARDINE.—On a dragué le chenal à l'entrée du large des appontements, entre ceux-ci en outre, on a pratiqué une tranchée à la partie sud du port intérieur.
PORT ELGIN.—On a dragué l'entrée du chenal qui conduit au dock.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'CHIEF.' PROPRIÉTAIRE : R. W. E. PHIN.

Localité où l'on a dragué.	Date. Du.	Date. Au.	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Cobourg	7 juin	4 nov.	20-23 pieds.	188,379	21,538 58	.11 21/50

Total des dépenses, $21,538,58. Total des déblais en yards cubes : 188,379.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	87 00	163 29	162 20	156 70	162 20	85 50	.....	.....	816 89
Dépenses éventuelles	.....	.....	2,496 12	4,674 78	5,170 77	4,062 85	2,610 74	1,706 43	.....	.....	20,721 69
Totaux	.....	.....	2,583 12	4,838 07	5,332 97	4,219 55	2,772 94	1,791 93	.....	.....	21,538 58

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Julllet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Vds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	22,692	42,498	47,007	36,935	23,734	15,513	.....	.....	.....	.....	188,379

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

COBOURG.—On a dragué le port intérieur et ses abords. Le chenal du lac, tel que dragué, a actuellement 150 pieds de large. On a aussi construit la cale du bac à wagons.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "DOMINION." PROPRIÉTAIRE, LA COMPAGNIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivières de la Mission et Kaministiquia	18 mai	4 décembre	22 pieds.	1,199,524	129,308 53	.10 19/25

Montant des dépenses, $129,308,53. Total des déblais en yards cubes, 1,199,524.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	28 00	100 00	108 00	108 00	100 00	108 00	104 00	12 00	.....	668 00
Dépenses éventuelles	.....	6,020 03	15,787 06	23,310 60	24,825 99	17,916 54	25,921 87	14,380 81	477 63	.....	128,640 53
Totaux	.....	6,048 03	15,887 06	23,418 60	24.933 99	18,016 54	26,029 87	14,484 81	489 63	.....	129,308 53

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	60,353	159,826	222,998	240,746	152,868	234,115	123,311	5,307	.....	.....	.....	1,199,524

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRES DE LA MISSION ET KAMINISTIQUIA.—Au commencement de la saison on approfondit l'ancien chenal donnant accès dans la rivière Kaministiquia ; ensuite on élargit la rivière au-dessus des propriétés expropriées par la Couronne sur l'île n° 1.

En septembre, on élargit et on approfondit la rivière de la Mission près du bassin de virage.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "EMPIRE." PROPRIÉTAIRE, LA CIE DÉDRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Fort-William	20 juin	24 juin	22 pieds.	2,188	278 56	$12\frac{18}{25}$

Montant des dépenses $278.56. Total des déblais en yards cubes : 2,138.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			16 00								16 00
Dépenses éventuelles			262 56								262 56
Totaux			278 56								278 56

QUANTITÉS ET DÉSIGNATIONS DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise			2,188										2,188

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

FORT-WILLIAM.—On enleva une partie de la berge élevée qui se trouvait au bassin de virage de la Mission, afin de faciliter les dragages ultérieurs.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'E. HALL.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE CANADIENNE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rondeau	8 juillet	7 août	20 pieds.	18,216	2,926 73	$16\frac{3}{50}$
Port-Stanley	19 août	4 novembre	19 "	36,651	5,946 48	$16\frac{6}{25}$

Montant des dépenses, $8,873.21. Total des déblais en yards cubes, 54,867.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	79 25	96 00	84 00	81 00	28 66	.....	.....	368 91
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	2,010 66	2,357 08	2,218 36	1,797 30	120 90	.....	.....	8,504 30
Totaux	.....	.....	.....	2,089 91	2,453 08	2,302 36	1,878 30	149 56	.....	.....	8,873 21

QUANTITÉS ET DESIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	.....	.....	12,972	15,207	14,312	11,596	780	.....	.....	.....	.....	54,867

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RONDEAU.—A l'entrée des appartements, on a dragué le chenal sur une largeur de 125 pieds et sur une longueur de 500 pieds; ainsi que sur une largeur de 100 pieds, sur une longueur additionnelle de 500 pieds. On a agrandi aussi le bassin de virage du port intérieur.

PORT-STANLEY.—On pratiqua des fouilles pour la construction d'un brise-lames de 400 pieds, et on dragua dans le port intérieur; dans le chenal, entre les appontements; et, enfin, un peu à l'entrée de ceux-ci.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "EXCELSIOR". PROPRIÉTAIRE, LA CIE CANADIENNE DE DRAGAGE ET DE CONSTUCTION.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Port de Midland	Le 8 mai seulement. 10 juin.	20 juillet	22-24 pieds.	64,964	16,629 02	·25 22/50

Montant des dépenses, $16,629.02. Total des déblais en yards cubes, 64,964.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	36 25	63 53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	99 78
Dépenses éventuelles	.....	.....	10,105 94	6,423 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,529 24
Totaux	.....	.....	10,142 19	6,486 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,629 02

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Blocs erratiques, glaise, pierres et sable	.....	1,390	38,869	24,705	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64,964

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS

PORT DE MIDLAND.—On a enlevé un haut-fond dangereux qui se trouvait dans le port, près du grand élévateur de la Cie du chemin de fer du G.-T., et on a aussi dragué le long du quai de cette compagnie et à la cale qui se trouve à l'est de l'ancien élévateur.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, "EXCELSIOR" PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION D'OWEN-SOUND.

Localité où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau, atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Tiffin	25 avril 29 mai 22 juillet	27 mai 8 juin 7 déc	12–25 pieds.	197,251	69,160 15	35 3/60

Montant des dépenses, $69,160.15. Total des déblais en yards cupes, 197,251.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	15 36	32 47	.....	.....	55 37	76 29	81 63	78 18	51 12	.....	390 15
Dépenses éventuelles	1,759 68	10,751 76	3,998 70	7,271 10	11,031 12	6,854 31	10,885 80	10,604 49	5,613 04	.....	68,770 00
Totaux	1,775 04	10,784 23	3,998 70	7,271 10	11,086 49	6,930 60	10,967 16	10,682 6.	5,664 10	.....	69,160 15

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	1,584	30,468	14,810	26,930	43,274	35,314	16,311	9,987	6,249	....	.....	.....	184,927
Roc	666	1,082	.....	.....	.....	.....	4,208	3,954	2,414	.....	.....	.....	12,324
Totaux	2,250	31,550	14,810	26,930	43,274	35,314	20,519	13,941	8,663	.....	.....	.....	197,251

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

TIFFIN—On a aussi dragué un chenal donnant accès aux élévateurs du G. T. Pac. à Tiffin, et construit une cale le long de ces élévateurs.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite*

DRAGUE, "FRANK." PROPRIÉTAIRE, A. F. BOWMAN.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Owen-Sound	14 mai	10 août	23 pieds	104,373	20,785 05	·19 9/10
Penetanguishene	13 août	5 octobre	20 "	94,400	13,375 05	·14 4/25
Wiarton	12 octobre	11 janvier	16½ "	124,200	25,077 60	·20 31/50

Montant des dépenses, $59,237.70. Total des déblais en yards cubes 322,973.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	52 00	75 65	81 00	82 00	76 15	78 90	78 00	78 00	30 60	632 30
Dépenses éventuelles	.....	4,401 00	7,211 40	6,615 00	6,410 00	7,868 00	8,380 00	8,040 00	6,600 00	3,080 00	58,605 40
Totaux	.....	4,453 00	7,287 05	6,696 00	6,492 00	7,944 15	8,458 90	8,118 00	6,678 00	3,110 60	59,237 70

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juilllet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	22,005	37,683	33,075	40,810	56,200	44,600	40,200	33,000	15,400	.....	.....	322,973
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

OWEN-SOUND.—On a dragué les abords du port et approfondi celui-ci où c'était nécessaire.
PENETANGUISHENE.—On a approfondi et élargi le chenal conduisant aux quais.
WIARTON.—On a creusé entre le brise-lames du gouvernement et le quai de la ville, ainsi que le long de ces deux ouvrages.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE, 'HAMIL.' PROPRIÉTAIRE, W. E. PHIN.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Bronte	8 juillet	31 août	10–11 pieds.	52,826	9,142 42	$\cdot 17\frac{3}{10}$
Hamilton	5 septembre	3 novembre	16 "	52,728	6,585 46	$\cdot 12\frac{3}{10}$

Montant des dépenses, $15,727.88. Total des déblais en yards cubes, 105,554.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	81 00	99 00	75 00	85 90	79 20	.....	.....	420 10
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	3,819 56	5,160 86	1,847 04	2,221 44	2,258 88	.....	.....	15,307 78
Totaux	.....	.....	.....	3,900 56	5,259 86	1,922 04	2,307 34	2,338 08	.....	.....	15,727 88

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	.....	.....	22,468	30,358	15,392	18,512	18,824	.....	.....	.....	.....	105,554
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

BRONTE.—On a dragué le chenal entre les appontements et un bassin de virage à l'embouchure de la petite rivière de 12 milles, qui se jette à Bronte. En outre, on a dragué un chenal jusqu'à environ 500 pieds en amont de l'endroit où se trouve une cale de halage à l'usage des petits bateaux. Cette tranchée a 100 pieds de large et offre un excellent abri aux bateaux qui fréquentent le port.

HAMILTON.—On a dragué le port et les abords du quai, ainsi que le long des cales dont se servent la Cie de navigation à vapeur Hamilton McKay frères et d'autres armateurs de bateaux à vapeur.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'I. X. L.' PROPRIÉTAIRE, R. WEDDELL.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Délais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Port-Arthur	16 mai	6 nov.	22 pds.	306,933	30,135 71	·09⅘

Montant des dépenses, $30,135.71. Total des déblais en yards cubes : 306,933.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Salaires	.....	56 00	100 00	108 00	108 00	100 00	108 00	32 00	.....	.....	612 00
Dépenses éventuelles	.....	2,722 65	5,052 14	5,542 20	5,832 24	4,700 03	4,897 16	777 29	.....	.....	29,523 71
Totaux	.....	2,778 65	5,152 14	5,650 20	5,940 24	4,800 03	5,005 16	809 29	.....	.....	30,135 71

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	26,838	51,159	58,339	61,392	49,474	51,549	8,182	.....	.....	.....	.....	306,933

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

PORT-ARTHUR—On a dragué le long du dock en acier du chemin de fer C.N.; de la cale des aciéries d'Atikokan; le long de l'élévateur A du chemin de fer C.N.; on a élargi le port près du brise-lames sud; et on l'a approfondi en face des quais à marchandises des chemins de fer P.C. et C.N.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'ROI EDOUARD.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE DE WINDSOR.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Belle-Rivière	3 mai	30 mai	9 pieds.	11,050	3,181 00	·28 22/50
Toronto	20 juin	29 nov.	10–25 "	177,149	23,762 16	·13

Montant des dépenses, $26,943.16, Total des déblais en yards cubes, 188,199.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	81 00	35 00	67 50	72 75	62 50	69 00	78 00	.....	.....	465 75
Réparations	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
Dépenses éventuelles	.....	3,095 00	378 00	4,266 00	5,022 00	3,523 50	5,670 00	4,517 91	.....	.....	26,472 41
Totaux	.....	3,181 00	413 00	4,333 50	5,094 75	3,586 00	5,739 00	4,595 91	.....	.....	26,943 16

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	11,050	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,050
Sable	.....	.....	2,800	31,600	37,200	29,150	42,000	34,399	.....	.....	.....	.....	177,149
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	188,199

NATURE DES DRAGAGES EXECUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

BELLE-RIVIÈRE—On a achevé le chenal donnant accès au port ; ce chenal a 1,200 pieds de long et 75 pieds de large.

TORONTO—On a dragué une partie du chenal est, et l'abord qui le fait communiquer avec le lac. En outre, on a fait quelques dragages près des quais du R.C. C. C.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'KINGSFORD.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION C. S. BOONE.

Localités ou l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Collingwood	27 mai	30 novembre	22 pieds.	26,995	26,487 34	98 3/25

Montant des dépenses, $26,487.34. Total des déblais en yards cubes, 26,995.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	15 00	89 38	97 00	94 50	90 49	95 92	98 70	.....	.....	580 99
Dépenses éventuelles	.....	.....	3,589 55	4,667 00	2,817 00	540 00	5,745 30	8,547 50	.....	.....	25,906 35
Totaux	.....	15 00	3,678 93	4,764 00	2,911 50	630 49	5,841 22	8,646 20	.....	.....	26,487 34

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Blocs erratiques	.....	.....	1,050	1,515	160	40	1,363	1,073	.....	.....	.....	.....	5,201
Glaise	.....	1,100	4,278	3,660	3,400	660	2,486	356	.....	.....	.....	.....	15,940
Roches	.....	.....	285	550	610	110	1,290	3,009	.....	.....	.....	.....	5,854
Totaux	.....	1,100	5,613	5,725	4,170	810	5,139	4,438	.....	.....	.....	.....	26,995

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

COLLINGWOOD—On a nettoyé le chenal et dragué les petits hauts-fonds qui s'y trouvaient ainsi que dans le port. On commenca à draguer un bassin qui se trouve du côté nord du quai de l'élévateur de la Cie de chemin de fer du G. T. A cet endroit des navires d'un tirant maximum de 11 pieds peuvent accoster. Ce dernier travail n'est pas très avancé.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "MONARCH". PROPRIETAIRE, LA COMPAGNIE CANADIENNE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par vard cube.
					$ c.	c.
Midland	25 mai 3 juin 1er juillet., 23 sept.	29 mai 29 juin 24 juillet 5 oct.	pieds 22-25	124,800	32,543 84	$26\frac{2}{25}$

Montant des dépenses, $32,543.84. Total des déblais en yards cubes, 124,800.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires		32 47	36 25	27 12							95 84
Dépenses éventuelles		2,800 80	15,366 00	8,970 00		2,184 00	3,120 00				32,448 00
Totaux		2,840 47	15,402 25	8,997 12		2,184 00	3,120 00				32,543 84

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Blocs erratiques gravier et glaise.		10,800	59,100	34,500		8,400	12,000						124,800

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

MIDLAND.—On a enlevé un haut-fond dangereux qui se trouvait à proximité du grand élévateur de la Cie du chemin de fer du G. T., et on a aussi dragué le long du quai de cette même compagnie, à la cale qui se trouve à l'est de l'ancien élévateur.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "MONARCH". PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION D'OWEN-SOUND.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Tiffin	30 mai 25 juillet 7 octobre 28 novembre	1 juin 21 sept. 22 oct. 14 décembre	18–25 pieds	177,410	53,953 32	·30⅔
Port-Victoria	23 octobre	21 novembre	15–22 pieds	75,600	6,093 00	·08½

Montant des dépenses, $60,046.32. Total des déblais en yards cubes, 253,010.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	.....	81 18	75 20	57 68	69 20	36 16	.....	319 42
Dépenses éventuelles	.....	1,215 00	648 00	4,617 00	18,225 00	12,660 30	9,096 00	6,814 00	6,451 60	.....	59,726 90
Totaux	.....	1,215 00	648 00	4,617 00	18,306 18	12,735 50	9,153 68	6,883 20	6,487 76	.....	60,046 32

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	4,500	2,400	17,100	67,500	46,890	49,100	57,900	5,080	.....	.....	.....	250,470
Roc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,540	.....	.....	.....	2,540
Totaux	.....	4,500	2,400	17,100	67,500	46,890	49,100	57,900	7,620	.....	.....	.....	253,010

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

TIFFIN.—On a créé un chenal conduisant aux élévateurs du Grand-Tronc-Pacifique, et construit une cale le long de ces mêmes élévateurs.

PORT-VICTORIA.—On a créé un chenal d'environ 1,300 pieds de longueur, 170 pieds de largeur et 15 pieds de profondeur, conduisant aux quais à bois de charpente. On commença aussi la construction d'un chenal devant donner accès aux quais et aux élévateurs projetés de la Cie du chemin de fer P. C.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "MEADE." PROPRIÉTAIRE, C. S. BOONE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Rivière Thames	18 avril	21 mai	13 pieds	28,968	3,901 75	·13 23/50
Thessalon	6 juillet 21 août	11 juillet 23 août	12 "	651¼	1,517 50	2·33
Rivière de l'Aveugle	13 juillet 24 août	20 août 24 octobre	15 "	83,072	15,535 82	·18 7/10
Thessalon			Perc. seulement		3,946 50	

Montant des dépenses $24,901.57. Total des déblais en yards cubes : 112,691¼.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	35 00	47 50		40 00	42 50	40 00	162 50				367 50
Réparations	22 38										22 38
Dépenses éventuelles	1,199 14	2,597 73		3,613 42	3,657 08	3,918 30	5,579 52				20,565 19
Totaux	1,256 52	2,645 23		3,653 42	3,699 58	3,958 30	5,742 02				20,955 07

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	9,178	19,790		19,532	19,768	21,180	22,592						112,040
Roc				420	231¼								651¼
Totaux	9,178	19,790		19,952	19,999¼	21,180	22,592						112,691¼

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

THESSALON.—On a enlevé un banc de roches qui se trouvait près de la partie ouest de l'extrémité du débarcadère.
RIVIERE DE L'AVEUGLE.—On a construit un chenal jusqu'au quai du Gouvernement, et un bassin de virage à l'extrémité du large de ce même ouvrage.
RIVIERE THAMES.—On a partiellement achevé le chenal qui traverse la barre à l'entrée de la rivière. Ce chenal à 7,000 pieds de long et 100 pieds de large.

Rapport annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "No. 14." PROPRIÉTAIRE, C. S. BOONE.

Localité où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Petit-Courant	28 mai	16 novembre	22 pieds	91,188	158,686 19	1.74

Montant des dépenses, $158,686.19. Total des déblais en yards cubes, 91,188.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	78 00	81 00	75 00	81 00	81 00	75 00	81 00	78 00	.....	.....	630 00
Dépenses éventuelles	.....	9,036 73	27,117 97	23,114 51	26,214 07	23,760 54	30,217 17	18,595 20	.....	.....	158,056 19
Totaux	78 00	9,117 73	27,192 97	23,195 51	26,295 07	23,835 54	30,298 17	18,673 20	.....	.....	158,686 19

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Roc	.....	5,215	15,645	13,335½	15,123½	13,708	17,433	10,728	.....	.....	.....	.....	91,188

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

Petit-Courant.—On a pratiqué un chenal de 300 pieds de large, de 1.800 pieds de long et de 22 pieds de profondeur. Ce chenal est près d'être achevé.

Rapport annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'No. 6.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivières de la Mission et Kaministiquia	15 mai	3 décembre	22 pieds	601,108	55,086 63	·09 4/25

Montant des dépenses, $55,086.63. Total des déblais en yards cubes, 601,108.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	48 00	100 00	108 00	108 00	100 00	108 00	104 00	12 00	.....	688 00
Dépenses éventuelles	.....	2,735 82	7,826 40	9,348 57	9,898 65	8,201 70	8,687 90	7,506 81	192 78	.....	54,398 63
Totaux	.....	2,783 82	7,926 40	9,456 57	10,006 65	8,301 70	8,795 90	7,610 81	204 78	.....	55,086 63

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	30,398	86,960	103,873	109,985	91,130	93,211	83,409	2,142	.....	.....	.....	601,108

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

Rivières de la Mission et Kaministiquia—On a élargi et approfondi le nouveau chenal, qui permet de passer de la baie du Tonnerre dans la rivière de la Mission, et d'atteindre le terminus du Grand-Tronc-Pacifique, en ces parages.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "No. 7". PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivières de la Mission et Kaministiquia	25 juillet	21 août	22 pieds.	15,840	1,425 60	·09

Montant des dépenses, $1,425.60. Total des déblais en yards cubes, 15,840.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	.....	1,425 60	.....	.....	.....	.....	.....	1,425 60
Totaux	.....	.....	.....	.....	1,425 60	.....	.....	.....	.....	.....	1,425 60

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.	Yds c.
Glaise	.....	.....	.....	.....	15,840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,840

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRES DE LA MISSION ET KAMINISTIQUIA.—On a élargi le canal qui permet de passer de la baie du Tonnerre dans la rivière de la Mission, et d'atteindre le terminus du Grand-Tronc-Pacifique en ces parages.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'N° 1.' PROPRIÉTAIRE, LA COMPAGNIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Fort-William	4 juillet	3 août	22 pieds.	11,742	5,323 40	45 8/10

Montant des dépenses, $5,323.40 Total des déblais en yards cubes, 11,742.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
				$ c.	$ c.						$ c.
Salaires				54 00	12 00						66 00
Dépenses éventuelles				4,902 16	355 24						5,257 40
Totaux				4,956 16	367 24						5,323 40

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
				Yds cub.	Yds cub.								Yds cub.
Glaise et pierres				8,168	1,527								9 695
Roc				1,961	86								2,047
Totaux				10,129	1,613								11,742

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

FORT-WILLIAM.—On a enlevé un banc de roches qui se trouvait entre le dock de la houillère de Murphy et le bassin de virage de la Mission, qui se trouve dans la rivière Kaministiquia.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'No. 9.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE CANADIENNE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Port Midland	27 mai	18 juillet	18 pieds.	20,850	5,553 27	$26\frac{71}{50}$

Montant des dépenses, $5,553.27. Total des déblais en yards cubes, 20,850.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier, février et mars.	Totaux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.							$ cts.
Salaires		32 48	36 25	63 54							132 27
Dépenses éventuelles		338 00	2,977 00	2,106 00							5,421 00
Totaux		370 00	3,013 25	2,169 54							5,5 53 27

QUANTITÉS ET DESIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
		Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.									Yds cub.
Glaise		1,300	11,450	8,100									20,850

NATURE DES DRAGAGES EXECUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

PORT-MIDLAND.—On a enlevé un haut-fond dangereux, qui se trouvait à proximité du grand élévateur de la Cie de chem. de fer du G.T.; et on a aussi dragué le long du quai de la même compagnie, à la cale de l'ancien élévateur.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "N° 1." PROPRIÉTAIRE, C. S. BOONE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Bassin de Wingfield	25 juillet	28 octobre	14-18 pieds.	23,320	.....	.....

Montant des dépenses $..... Total des déblais en yards cubes : 23,320.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

AUCUNE.

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
				Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.						Yds cub.
Tuf, gravier, glaise et galets	.....	.....	.....	1,376	4,236	4,788	7,102	.....	.....	.....	.....	.....	17,502
Roc	.....	.....	.....	850	2,972	1,996	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,818
Totaux	.....	.....	.....	2,226	7,208	6,784	7,102	.....	.....	.....	.....	.....	23,320

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

BASSIN DE WINGFIELD.—On a creusé un chenal depuis le lac jusqu'au port, chenal qui, lorsqu'il sera achevé, aura 100 pieds de large au fond et environ 600 pieds de long. Quant à sa profondeur elle variera de 14 à 18 pieds.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE, 'No. 8.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivières de la Mission et Kaministiquia	20 mai	29 nov.	22 pds.	386,141	46,062 31	·11 23/25

Montant des dépenses, $46,062.31. Total des déblais en yards cubes, 386,141.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	44 00	100 00	108 00	108 00	100 00	108 00	104 00	.....	.....	672 00
Contrat de la saison dernière	.....	.....	.....	.....	2,812 86	.....	.....	.....	.....	.....	2,812 86
Dépenses éventuelles	.....	2,324 56	6,283 03	6,744 87	6,787 29	5,645 64	8,324 98	6,467 08	.....	.....	42,577 45
Totaux	.....	2,368 56	6,383 03	6,852 87	9,708 15	5,745 64	8,432 98	6,571 08	.....	.....	46,062 31

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	25,384	63,219	69,684	73,801	43,428	63,127	47,498	.....	.....	.....	.....	386,141

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRES DE LA MISSION ET KAMINISTIQUIA.—On a dragué les chenaux d'accès jusqu'au niveau voulu, c'est-à-dire jusqu'à 22 pieds au-dessous du zéro. Pendant la dernière partie de la saison on a approfondi et élargi le chenal de la rivière Kaministiquia jusqu'à Fort-Wilson ouest.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE 'No. 5.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivières de la Mission et Kaministiquia	16 mai	4 décembre	22 pieds	642,685	80,572 33	12 13/25

Montant des dépenses, $80,572.33. Total des déblais en yards cubes, 642,685.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juin.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	48 00	92 00	54 00	98 00	100 00	108 00	104 00	12 00	.....	616 00
Contrat de la saison dernière	.....	.....	.....	.....	2,812 86	.....	.....	.....	.....	.....	2,812 86
Dépenses éventuelles	.....	4,383 14	12,411 48	12,587 52	12,395 26	10,160 16	14,357 40	10,320 66	527 85	.....	77,143 47
Totaux	.....	4,431 14	12,503 48	12,641 52	15,306 12	10,260 16	14,465 40	10,424 66	539 85	.....	80,572 33

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yys cub.
Glaise	.....	34,749	103,429	104,896	102,869	84,668	119,645	86,564	5,865	.....	.....	.....	642,685

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRES DE LA MISSION ET KAMINISTIQUIA.—On a creusé jusqu'à 22 pieds au-dessous du zéro le bassin de virage de la Mission, et élargi la rivière Kaministiquia au-dessus des propriétés expropriées par la couronne au lot No. 10, de l'île no. 2

On a aussi enlevé plusieurs petits hauts-fonds qui se trouvaient dans la rivière Kaministiquia.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'No. 9.' PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION D'OWEN-SOUND.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Tiffin	19 juillet	10 août	18 pieds.	10,500	2,866 50	·27 3/16
Port-Victoria	14 août	2 décembre	15 "	48,500	4,170 95	·08 3/8

Montant des dépenses, $7,037.45. Total des déblais en yards cubes, 59,000.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					82 64	87 32	40 08	78 37	9 04		297 45
Munitions et équipement								25 00			25 00
Dépenses éventuelles				1,809 90	1,826 00	1,152 00		1,840 00	88 00		6,715 00
Totaux				1,809 90	1,908 64	1,239 32	40 08	1,943 37	97 04		7,037 45

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise				6,700	13,800	14,400		23,000	1,100				59,000

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

TIFFIN.—On a creusé un chenal jusqu'aux élévateurs du G.T.Pac., et construit une cale le long de ces élévateurs.

PORT-VICTORIA.—Pour donner accès aux quais à bois on a creusé un chenal d'environ 1,300 pieds de long, 170 pieds de large, et 15 pieds de profondeur.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE "No. 1." PROPRIÉTAIRE, A. F. BOWMAN.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	$ c.
Sault-Sainte-Marie	3 sept.	17 déc.	21 pieds.	24,841	50,519 80	2·03 1/25

Montant des dépenses, $50,519.80. Total des déblais en yards cubes, 24,841.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			48 55		18 10	75 16	83 19	78 16	45 16		348 32
Munitions et équipement			3 10								3 10
Dépenses éventuelles			12 60			7,813 84	13,263 66	16,583 52	12,494 76		50,168 38
Totaux			64 25		18 10	7,889 00	13,346 85	16,661 68	12,539 92		50,519 80

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Blocs erratiques						1,898	558	313					2,769
Glaise et pierres						5,087	1,503	2,501	53				9,144
Roc						635	3,673	4,663	3,957				12,928
Totaux						7,620	5,734	7,477	4,010				24,841

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

SAULT-SAINTE-MARIE.—On a dragué l'abord du quai du gouvernement, depuis le chenal jusqu'à l'écluse canadienne. Ce chenal est à environ 1,450 pieds à l'ouest de l'extrémité ouest du dit quai. On a fait ce travail afin de permettre à tous les vapeurs d'accoster directement au quai du gouvernement, lorsqu'ils viennent du chenal du canal, ce qui permet d'éviter un grand détour qu'occasionneraient les hauts-fonds.

Rapport annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE "No. 4" (HACKETT). PROPRIÉTAIRE, A. F. BOWMAN.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Waubaushene	22 juin	26 novembre	14 pieds	124,980	16,552 21	·13 6/25

Montant des dépenses, $16,552.21. Total des déblais en yards cubes, 124,980.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			76 86	81 26	81 70	64 99					304 81
Dépenses éventuelles			2,152 80	3,065 40	3,825 90	3,073 20	2,687 10	1,443 00			16,247 40
Totaux			2,229 66	3,146 66	3,907 60	3,138 19	2,687 10	1,443 00			16,552 21

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cnb.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise			16,560	23,580	29,430	23,640	20,670	11,100					124,980

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

Waubaushene.—On a creusé un chenal entre Waubaushene et Fesserton, et construit partiellement un bassin de rivage de 300 x 300 pieds à cette dernière locaité. Le chenal a 100 pieds de largeur.

Rapport annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.—*Suite.*

DRAGUE, 'ONTARIO.' PROPRIÉTAIRE, LA COMPAGNIE DE DRAGAGE DE CHATHAM.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube
					$ c.	c.
Rivière Sydenham	1er juillet	7 août	8 pieds.	7,223	1,547 10	·21⅔
Petite rivière de Jeannette	19 août	22 août	13 "	1,214	262 80	·21 16/25

Montant des dépenses, $1,809.90. Total des déblais en yards cubes, 8,437.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	.....	72 00	44 00	.....	.....	.....	.....	.....	116 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	1,182 30	511 60	.....	.....	.....	.....	.....	1,693 90
Totaux	.....	.....	.....	1,254 30	555 60	.....	.....	.....	.....	.....	1,809 90

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	.....	5,879	2,558	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,437

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTES LOCALITÉS.

Rivière Sydenham (Route du chenal Ecarté.)—Chenal à l'entrée de la rivière du Chenal Ecarté.
Petite rivière Jeannettte.—On a dragué devant le dock et à ses abords.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'ST.-LAURENT.' PROPRIETAIRE, LA CIE MANLEY.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Pointe-Edouard	29 mai	14 Déc.	22 pieds.	298,475	39,370 32	13 9/10

Montant des dépenses, $39,370 32. Total des déblais en yards cubes : 298,475.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	9 00	75 00	108 00	108 00	75 90	78 00	78 00	36 67	.....	568 57
Dépenses éventuelles	.....	.....	4,306 38	7,411 04	7,473 18	5,267 73	5,965 96	5,558 54	2,818 92	.....	38,801 75
Totaux	.....	9 00	4,381 38	7,519 04	7,581 18	5,343 63	6,043 96	5,636 54	2,855 59	.....	39,370 32

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable	.....	2,044	31,082	57,008	57,486	40,521	45,892	42,758	21,684	.....	.....	.....	298,475

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

POINTE-EDOUARD—On a partiellement creusé le fond sur toute l'étendue devant et entre les docks et les eaux profondes.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "SIMCOE." PROPRIÉTAIRES: BROWN & AYLMER.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Beaverton	23 mai..	6 juillet	9 pieds.	18,094	6,642 75	36 7/10
	24 octobre	1er novembre				
Ile Thorah	10 juillet	11 juillet	9 "	804	134 00	16 33/50

Montant des dépenses, $6,776 75. Total des déblais en yards cubes : 18,898.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	24 00	75 00	18 00	.....	39 00	81 00	78 00	.....	.....	315 00
Dépenses éventuelles	.....	391 25	2,282 25	1,848 25	500 00	440 00	810 00	190 00	.....	.....	6,461 75
Totaux	.....	415 25	2,357 25	1,866 25	500 00	479 00	891 00	268 00	.....	.....	6,776 75

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable	.....	1,565	9,129	4,204	.....	.....	3,240	760	.....	.....	.....	.....	18,898

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

BEAVERTON.—Du lac jusqu'au bassin de virage, on a dragué un chenal de 9 pieds de profondeur et de 60 pieds de largeur. Un surcroît d'extraction de matériaux fut réservé pour être employé au remplage en arrière des quais en construction.

ILE THORAH.—On a construit un petit bassin et un chenal pour communiquer avec le lac, afin de disposer d'un abri et de faciliter l'atterrissage des insulaires, etc.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'TOGO.' PROPRIÉTAIRE, R. WEDDELL & CIE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Thornbury	27 mai	13 août	16–18 pds.	42,092	14,496 28	34 11/25
Meaford	15 octobre	31 oct	20–22 "	43,320	14,931 10	24 23/25

Montant des dépenses, $29,427.38. Total des déblais en yards cubes : 85,412.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	22 50	62 50	67 50	77 50	75 00	82 30	.....	.....	.....	387 30
Dépenses éventuelles	.....	818 38	5,232 94	5,751 10	6,126 46	5,426 40	5,684 80	.....	.....	.....	29,040 08
Totaux	.....	840 88	5,295 44	5,818 60	6,203 96	5,501 40	5,767 10	.....	.....	.....	29,427 38

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable	.....	2,407	15,391	16,915	18,019	15,960	16,720	.....	.....	.....	.....	.....	85,412

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

THORNBURY—On a creusé le chenal jusqu'au port intérieur, et celui-ci le long des quais, établissant ainsi un bassin de virage.

MEAFORD—On a creusé les abords du port, depuis le voisinage du brise-lames du large jusqu'au port intérieur, et on a creusé celui-ci où c'était nécessaire.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

DRAGUE 'TRENTON'. PROPRIÉTAIRE, LA CIE DE DRAGAGE DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Dark channel	5 juillet	9 novembre	14 pieds	118,655	30,861 36	.26

Montant des dépenses, $30,861.36. Total des déblais en yards cubes : 118,655.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février, et mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires				57 96	76 43	62 68	67 68	26 29			291 04
Dépenses éventuvlles				3,577 70	5,285 22	10,051 90	9,851 40	1,804 10			30,570 31
Totaux				3,635 66	5,361 65	10,114 58	9,919 08	1,830,39			30,861 36

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise				25,555	29,803	5,185	5,240	4,315					70,098
Roc					2,782	23,315	19,460	3,000					48,557
Totaux				25,595	32,585	28,500	24,700	7,315					118,655

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

DARK CHANNEL. On a dragué un chenal rectiligne de 100 pieds de large et de 14 pieds de profondeur, depuis le canal Murray jusqu'au port de Trenton. Ce travail n'est pas complètement achevé.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE 'WARROD.' PROPRIÉTAIRE, LYONS ET WHITE.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Rivière-de-la-Pluie	2 octobre	19 octobre	10 pieds.	21,366	8,102 40	·37 23/50

Montant des dépenses, $8,102.40. Total des déblais en yards cubes, 21,366.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juni.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires							60 00				60 00
Dépenses éventuelles							8,042 40				8,042 40
Totaux							8,102 40				8,102 40

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable							21,366						21,366

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFERENTS ENDROITS.

RIVIÈRE-DE-LA-PLUIE—On a amélioré le chenal des bateaux à vapeur, entre la Rivière-la-Pluie et le Lac-des-Bois. On a aussi dragué à l'extrémité de la Pointe-au-Chêne, attendu qu'un banc de sable qui s'accroit vers le nord, obstruait le chenal des bâteaux à vapeur.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "CHALLENGE." PROPRIÉTAIRE, LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Deblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Dorval	Juillet 8	Nov. 2	8–10 pieds.	38,900	8,188 56	18 9/10
Ottawa	Nov. 4	Nov. 30	10 pieds.	4,425		

Montant des dépenses, $8,188.56. Total des déblais en yards cubes, 43,325.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	75 00	.....	.....	456 41	636 77	458 00	447 19	443 00	54 19	2,786 39	5,356 95
Combustible	256 55	.....	7 25	11 00	152 27	302 63	137 02	168 46	.....	.....	1,035 18
Approvisionnements	19 30	.....	.....	143 85	140 93	135 00	144 60	150 45	13 55	.....	747 68
Munitions et équipement	138 80	31 60	111 35	138 80	25 27	3 50	4 03	4 50	.....	.....	457 85
Réparations	.....	91 60	186 79	66 12	.....	.....	.....	9 45	.....	162 30	516 26
Dépenses éventuelles	.....	.....	19 10	5 25	5 70	9 37	5 62	29 60	.....	.....	74 64
Totaux	489 65	123 20	324 49	821 43	960 94	908 50	738 46	805 46	67 74	2,948 69	8,188 56

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds. cub.
Glaise	.....	.....	.....	5,000	13,300	11,850	8,650	4,525	.....	.....	.....	.....	43,325

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

DORVAL—On a creusé un chenal devant le quai du club des bateaux de plaisance. OTTAWA—On a creusé l'abord du quai du gouvernement, au pied des écluses du canal Rideau.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "MATTAWA". PROPRIÉTAIRE, LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par par yard cube.
					$ c.	c.
Chutes de l'Esturgeon	20 mai	17 août	9–12 pieds	39,700	11,275 81	21 19/28
North-Bay	19 août	21 septembre	12 "	12,100		

Montant des dépenses, $11,275.81. Total des déblais en yards cubes, 51,800.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	408 25	492 50	436 83	361 29	414 36	364 00	379 00	377 50	254 03	626 89	4,114 65
Combustible	193 39	328 92	253 30	314 33	200 00	424 90	18 50	28 75	.....	4 50	1,766 59
Approvisionnements	56 00	.....	125 10	132 80	123 00	138 30	104 40	99 00	65 47	72 00	916 07
Munitions et équipement	13 59	68 06	7 00	.....	88 22	99 40	8 50	4 01	5 60	172 85	467 23
Réparations	1,009 82	207 54	21 97	13 15	293 18	44 71	387 01	28 24	6 93	747 16	2,759 71
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	125 00	.....	.....	.....	.....	125 00
Dépenses éventuelles	11 72	28 95	87 00	23 21	8 70	8 00	65 50	10 25	17 40	865 83	1,126 56
Totaux	1,692 77	1,125 97	931 20	844 78	1,127 46	1,204 31	962 91	547 75	349 43	2,489 23	11,275 81

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	7,100	12,900	13,000	11,800	7,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51,800

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

CHUTES DE L'ESTURGEON.—On a creusé un chenal de 573 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, qui n'est que la continuation des tranchées pratiquées la saison précédente.

NORTH-BAY.—On a dragué neuf tranchées le long du quai, et une à l'embouchure de la rivière du Sud, en face du phare.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "N° 2", MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube..
					$ c.	c.
Rivière du Lièvre	29 juillet.....	5 oct.....	9-pieds.	8,954	4,404 70	49 9/50

Montant des dépenses, $4,404.70. Total des déblais en yards cubes, 8,954.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	140 00	140 00	140 00	245 33	270 00	270 00	280 50	175 00	47 83	173 10	1,881 76
Combustible	330 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 00	.....	307 50	669 50
Approvisionnements....	21 42	48 00	46 14	66 59	89 20	114 69	87 00	55 00	.....	.....	528 04
Munitions et équipements.....	5 00	.....	.....	.....	13 50	.....	.....	25 12	.....	.....	43 62
Réparations	.....	57 66	.....	23 00	.....	95 74	.....	76 30	6 10	373 48	632 28
Pilotage et remorquage.....	.....	.....	.....	.....	50 00	.....	.....	.....	150 00	.....	200 00
Dépenses éventuelles....	4 55	.....	.....	10 00	.....	.....	.....	4 95	430 00	.....	449 50
Totaux.....	500 97	245 66	186 14	344 92	422 70	480 43	367 00	368 37	633 93	854 08	4,404 70

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise.....	.....	.. ..	... .	647	4,271	2,980	1,056	....	.....	.....	.....	.....	8,954

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.—On a créé un bassin de virage à un quart de mille en aval des écluses ; en outre, on a pratiqué une tranchée à travers l'éboulis ; et, enfin, on a enlevé les débris et l'ouvrage de soutènement du batardeau.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE " NIPISSING ". PROPRIETAIRE: LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Canal Rideau	20 mai	30 juin	10 pieds.	12,915	10,223 12	13 21/50
Papineauville	8 juillet	31 juillet	10 "	12,285		
Rockliffe	5 août	24 août	10 "	8,550		
Rivière de la Nation du Sud	26 août	31 "	10 "	2,745		
Hawkesbury	9 sept	16 nov	10 "	39,005		
Ottawa	18 nov	23 nov	10 "	580		

Montant des dépenses, $10,223.12. Total des déblais en yards cubes : 76,080.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DEPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	201 27	338 00	450 00	411 30	461 67	468 14	420 00	55 31	3,026 36	5,832 05
Combustible	256 55	.....	.....	290 08	212 14	472 94	445 38	92 57	.....	.....	1,769 66
Approvisionnements	9 00	53 30	115 75	158 40	113 90	142 30	125 25	138 75	50 00	.....	906 65
Munitions et équipement	127 62	48 16	146 01	59 93	4 60	.....	2 40	1 35	0 15	.....	399 22
Réparations	133 69	114 36	652 21	.....	154 51	33 30	.....	.....	.....	132 97	1,222 04
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	42 50	38 75	2 45	.....	.....	.....	9 80	93 50
Totaux	526 86	417 09	1,251 97	1,000 91	935 20	1,113 66	1,041 17	652 67	114 46	3,169 13	10,223 12

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable et sciure.....	.....	3,465	9,450	12,285	11,295	11,160	20,565	7,860	.....	.....	.....	.....	76,080

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

Canal Rideau.—Sur un terrain appartenant au gouvernement, on a creusé une tranchée de 756 pieds de long et de 25 pieds de large ; à partir de Hog's Back (Dos d'Ane). Les déblais résultant de ce travail, ont servi à faire du remplage en arrière du barrage et du pont, afin d'empêcher toute fuite d'eau, et pour consolider la construction. A l'Ile Longue, on a aussi pratiqué une tranchée pour avoir les matériaux nécessaires au remplage en arrière des vannes de retenue à madriers, au déversoir, ce qui préviendra toute fuite.

Papineauville.—On a dragué en face de la scierie ; et creusé une tranchée, à travers un haut-fond, afin de rectifier et d'approfondir l'ancien chenal.

Rockliffe.—On a enlevé des arbres et d'autres matériaux qui, à la suite d'un éboulement, étaient tombés dans le chenal principal.

Rivière de la Nation du Sud.—On a pratiqué une tranchée de 563 pieds de long, et de 30 pieds de large, pour approfondir et élargir le chenal qui conduit dans la rivière Ottawa.

Hawkesbury.—On a pratiqué deux tranchées pour élargir et approfondir le chenal principal.

Ottawa.—On a dragué l'abord du quai du gouvernement au pied des écluses du canal Rideau.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'INTERNATIONALE'. PROPRIÉTAIRE: LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Québec	20 mai	16 nov.	30–46 pds	88,500	21,456 24	24 6/15

Montant des dépenses, $21,456.24. Total des déblais en yards cubes. 88,500.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	559 50	630 00	611 30	642 45	630 00	630 00	630 00	630 00	375 28	670 48	6,009 01
Combustible	.....	.....	680 13	139 50	487 21	147 35	274 42	165 07	.....	52 40	1,946 08
Approvisionnements	160 95	176 41	166 40	225 09	174 01	172 00	172 00	172 00	99 92	156 00	1,674 78
Munitions et équipement	250 46	.....	.....	223 21	.....	8 23	173 50	196 00	3 00	201 90	1,056 30
Réparations	313 98	.....	742 52	30 19	.....	601 35	.....	127 53	254 48	0 60	2,070 65
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	2,300 00	.....	.....	239 00	.....	2,539 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	5,850 00	10 42	6,160 42
Totaux	1,284 89	806 41	2,200 35	1,260 44	1,591 22	3,858 93	1,249 92	1,290 60	6,821 68	1,091 80	21,456 24

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Xds cuu.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Sable	.....	4,000	9,000	12,000	14,500	19,250	25,750	4,000	.....	.....	.....	.....	88,500

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

QUÉBEC.—On a continué le travail commencé, nivelé le fond pour la construction des encaissements en eau profonde, qui serviront au prolongement des nouveaux quais au brise-lames.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'ONTARIO'. PROPRIÉTAIRE, LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	C.
Amherstburg	20 mai	8 juin	18 pieds	625	11,580 85	30 13/50
Port-Stanley	10 juin	31 août	23 "	18,990		
Port-Burwell	1er septembre	23 novembre	20 "	17,910		

Montant des dépenses, $11,580.85. Total des déblais en yards cubes, 37,525.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	668 00	467 53	521 58	602 21	505 19	499 45	492 26	443 06	56 33	765 84	5,021 44
Combustible	70 69	76 63	341 39	261 41	80 28	155 52	224 09	104 00	.....	8 75	1,322 76
Approvisionnements	114 05	116 80	121 90	152 71	176 86	128 80	133 46	126 60	.....	.....	1,071 18
Munitions et équipement	627 67	20 00	244 17	10 06	9 20	15 41	27 51	.....	5 42	72 50	1,032 06
Réparations	148 01	118 51	279 92	148 95	693 94	128 34	7 97	18 60	12 83	786 34	2,343 41
Dépenses éventuelles	76 58	16 34	22 83	24 00	77 05	110 08	75 00	9 85	61 88	316 39	790 00
Totaux	1,705 10	815 81	1,531 79	1,199 36	1,542 52	1,037 60	960 29	702 10	136 46	1,949 82	11,580 85

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	471	5,464	8,235	5,445	2,700	10,665	4,545	.....	.....	.....	.....	37,525

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

AMHERSTBURG—On a enlevé les galets qui se trouvaient à l'extrémité sud du dock de la Cie des Houillères de Pittsburg. On a aussi nivelé des récifs qui se trouvaient devant le dock de la Cie Détroit, Windsor et Belle-Isle.

PORT-STANLEY.—On a creusé les fondations des encaissements du brise-lames. On dut recommencer ce travail trois ou quatre fois attendu que la mer accumulait du sable dans les fouilles.

PORT-BURWELL.—On a dragué à l'extérieur et à l'intérieur des appontements de l'est et de l'ouest.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "PROGRESS". PROPRIÉTAIRE: LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Chicoutimi	20 mai	31 oct.	15 pieds	101,800	33,560 90	29 17/60
Québec	4 nov.	29 nov.	30 "	12,840		

Montant des dépenses, $33,560.90. Total des déblais en yards cubes, 114,640.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	436 23	642 75	775 67	970 75	1,082 10	1,033 00	1,016 81	889 16	339 83	765 35	7,951 65
Combustible	.....	.....	3,003 11	68 90	4,510 24	.....	1,725 70	250 27	.....	90 06	9,648 28
Approvisionnements	166 30	200 10	223 40	237 92	555 12	407 70	413 05	339 20	64 84	227 70	2,835 33
Munitions et équipement	293 94	47 96	726 18	3 65	231 01	140 65	180 99	1,795 65	3 00	287 07	3,710 00
Réparations	416 00	.....	.....	214 87	377 01	9 90	119 19	392 67	81 22	995 64	2,606 50
Pilotage et remorquage	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	.....	25 00
Dépenses éventuelles	.....	1,860 00	1,812 50	1,860 00	50 00	50 00	580 65	.....	484 50	86 49	6,784 14
Totaux	1,327 47	2,750 81	6,540 86	3,356 09	6,805 48	1,641 15	4,036 39	3,666 95	983 39	2,452 31	33,560 90

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DRS MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	4.600	18,400	22,000	17,900	18,300	20,600	12,840	.....	.....	.....	.....	114,640

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

CHICOUTIMI.—On a dragué le chenal à environ cinq milles en aval de Chicoutimi.

QUÉBEC —On a approfondi le chenal, dans le bassin intérieur, en face du quai du chemin de fer du Lac Saint-Jean.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "QUEEN". PROPRIÉTAIRE: LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblai en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Ville-Marie	4 juin	31 août	7–9 pieds.	22,140	10,640 06	29 9/16
Nouveau-Liskeard	1er septembre	31 octobre	9 "	13,428		

Montant des dépenses, $10,640.06. Total des déblais en yards cubes, 35,568.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	565 75	467 00	455 00	455 00	479 20	455 00	454 03	435 00	277 09	1,100 05	5,143 12
Combustible	.....	.....	662 50	298 10	67 50	66 25	128 75	44 25	100 00	460 00	1,827 35
Approvisionnements	157 00	135 00	135 00	135 00	135 00	135 00	135 00	123 00	52 30	281 33	1,423 63
Munitions et équipement	40 26	67 97	98 95	141 00	.....	.....	61 55	25 57	.....	253 97	689 27
Réparations	40 25	23 67	150 50	128 06	88 63	.....	148 85	67 00	.....	456 07	1,103 03
Pilotage et équipement	.....	.....	96 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 00
Dépenses éventuelles	80 00	.....	29 91	66 17	.....	.....	30 00	55 38	.....	96 20	357 66
Totaux	883 26	693 64	1,627 86	1,223 33	770 33	656 25	958 18	750 20	429 39	2,647 62	10,640 06

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	3,312	9,252	9,576	5,652	7,776	.....	.....	.....	.....	.....	35,568

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

VILLE-MARIE.—Afin de permettre l'accostage des bateaux, on a dragué en face et le long du quai.

NOUVEAU-LISKEARD.—On a pratiqué une tranchée au quai, et deux à proximité de l'embouchure de la rivière Wabi, afin d'enlever les déchets que charrie la rivière au printemps.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, 'RICHELIEU', PROPRIÉTAIRE: LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Saint-Denis	22 mai 4 septembre 22 octobre	8 juin 12 octobre 2 novembre	8 pieds	11,200	6,496 06	20 12/25
Saint-Antoine	10 juin	31 août	8 "	14,890		
Saint-Marc	14 octobre	19 octobre	8 "	1,850		
Saint-Charles	4 novembre	15 novembre	6 "	3,350		

Montant des dépenses, $6,496.06. Total des déblais en yards cubes, 31,290.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	215 00	399 82	420 00	420 00	445 00	365 65	415 00	450 95	125 00	674 00	3,930 43
Combustible	10 85	122 37	108 45	4 00	.....	.....	.....	5 54	.....	1 50	252 67
Approvisionnements	61 27	115 26	133 25	123 00	123 00	149 90	128 00	143 40	30 00	31 50	1,038 58
Munitions et équipement	50 79	20 04	.....	6 23	13 39	7 83	3 80	.....	.....	66 68	168 76
Réparations	115 56	.....	33 58	82 06	77 40	329 87	44 19	137 72	.....	205 68	1,026 06
Dépenses éventuelles	10 62	5 40	.....	.....	2 05	.....	15 77	10 55	.....	35 17	79 56
Totaux	464 05	662 90	695 28	635 29	660 84	853 25	606 76	748 16	155 00	1,014 53	6,496 06

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	2,550	4,740	6,450	5,350	3,300	5,400	3,500	.....	.....	.....	.....	31,290

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS À DIFFERENTS ENDROITS.

SAINT-DENIS.– On a approfondi le long et en face du quai.
SAINT-ANTOINE.—On a creusé un chenal d'accès entre le quai et le chenal principal.
SAINT-MARC.—On a dragué les abords du quai.
SAINT-CHARLES.—On a dragué les abords du quai.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE, "SIR RICHARD", PROPRIÉTAIRE: LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Belleville	20 mai	15 juin	14 pieds	5,900	9,264 65	$12\frac{7}{25}$
Kingston	17 juin	9 nov	14 "	59,600		
Prescott	11 nov.	16 nov.	16-18 "	9,500		

Montant des dépenses, $9,264.65. Total des déblais en yards cubes, 75,000.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, février et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	518 00	510 50	468 50	494 28	430 00	448 75	430 00	430 00	201 58	880 75	4,812 36
Combustible	52 50	21 00	166 25	.....	487 01	329 80	317 40	355 60	.....	.....	1,729 56
Approvisionnements	26 00	123 00	123 00	123 00	123 00	123 00	151 75	123 90	28 75	.....	945 40
Munitions et équipement	.....	87 67	9 47	40 34	25 72	.....	4 98	1 95	2 80	17 15	190 08
Réparations	247 05	39 79	12 16	53 83	148 13	34 13	6 50	34 64	11 55	656 25	1,244 04
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43 60	.....	.....	43 60
Dépenses éventuelles	14 43	83 75	13 90	143 50	.....	.....	.....	18 90	7 80	17 33	299 61
Totaux	857 98	865 71	793 28	854 95	15,00 0	935 68	910 64	1,008 59	252 4	8 1,571	9,264 65

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUÉS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	600	10,800	2,200	13,300	15,000	15,400	13,700	.....	.....	.....	.....	75,000

NATURE DES DRAGAGES PRATIQUÉS À DIFFÉRENTS ENDROITS.

BELLEVILLE.—On a dragué à l'entrée du port, près du phare.

KINGSTON.—On a approfondi le long et en face de plusieurs quais ; en outre, on a pratiqué trois tranchées dans le port inférieur.

PRESCOTT.—On a dragué devant le quai et les abords de la cale du ferry.

RAPPORT annuel, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

DRAGUE "ST. LOUIS", PROPRIÉTAIRE : LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Localités où l'on a dragué.	Date. Du	Date. Au	Profondeur de l'eau atteinte au-dessous du zéro.	Déblais en yards cubes.	Dépenses.	Coût par yard cube.
					$ c.	c.
Dorval	24 juin	8 juillet	10 pieds	1,290	.....	.....
Montréal	18 juillet	20 juillet	15 "	300	.....	.....
Charlemagne	25 juillet	23 novembre	8–13 "	19,461	4,554 77	$21\frac{21}{50}$

Montant des dépenses, $4,554.77. Total des déblais en yards cubes, 21,051.

DÉSIGNATION DE L'OBJET DES DÉPENSES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier, fevrier et mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	131 40	405 00	405 00	405 00	405 00	405 00	.....	.....	2,156 40
Combustible	.....	.....	185 54	241 50	.....	.....	225 60	.....	8 44	31 57	692 65
Approvisionnements	.....	.....	75 82	124 65	117 60	135 30	123 35	124 50	.....	.....	701 22
Munitions et équipement	41 63	.....	.....	.....	.....	9 81	3 77	13 33	.....	34 92	103 46
Réparations	.....	.....	6 85	.....	18 81	.....	22 50	.....	23 25	735 23	806 64
Dépenses éventuelles	.....	.....	1 95	2 07	0 35	.....	1 10	27 85	10 00	51 08	90 40
Totaux	41 63	.....	401 56	773 22	541 76	550 11	781 32	570 68	41 69	852 80	4,554 77

QUANTITÉS ET DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX DRAGUES.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.	Yds cub.
Glaise	.....	.....	600	2,490	4,393	4,478	6,300	2,790	.....	.....	.....	.....	21,051

NATURE DES DRAGAGES EXÉCUTÉS A DIFFÉRENTS ENDROITS.

DORVAL.—On a creusé un chenal devant le quai du club des bateaux de plaisance.
MONTRÉAL.—On a commencé de creuser un chenal en face du club des bateaux de plaisance du Grand-Tronc.
CHARLEMAGNE.—On a élargi et approfondi le chenal principal immédiatement en amont de l'île de Gaudry.

PROVINCE DE MANITOBA.

LAC MANITORA.

Pendant la saison dernière, on a dragué aux endroits suivants, du lac Manitoba: au port de Gypsumville; aux passages resserrés qui se trouvent à l'embouchure de la rivière à la Boue-Blanche; et au dock de la Compagnie des Gypses du Manitoba, à Totogan.

Du 15 juin au 14 septembre, époque à laquelle on dragua à Gypsumville, on enleva 16,600 yards cubes de glaise et de petits galets, pendant que l'on creusait le chenal qui donne accès à l'intérieur du dock de la Compagnie des Gypses du Manitoba.

La profondeur de navigabilité de ce chenal est de neuf pieds aux basses eaux. Près du dock, on a construit un grand bassin de virage. La largeur du chenal qui atteint les eaux profondes du lac est de 65 pieds. On pense que, pour cette localité, ces dragages suffiront.

En retournant de Gypsumville on prit deux jours et demi pour creuser un chenal donnant accès au dock d'Einarsson, aux passages resserrés; ce chenal, qui a 160 pieds de long, 35 pieds de large, et une profondeur de navigabilité de huit pieds, nécessita l'enlèvement de 1,280 yards cubes de sable.

Du 20 septembre au 15 octobre, on enleva 1,920 yards cubes de sable de la barre qui s'était formée à l'embouchure de la rivière à la Boue-Blanche.

Du 16 au 19 octobre, on enleva 820 yards cubes de terre grasse sablonneuse, de devant le dock de la Compagnie des Gypses du Manitoba, à Totogan, qui se trouve sur les bords de la rivière à la Boue-Blanche.

La drague *Manitoba* et l'équipement de dragage séjournèrent, dès le 22 octobre, au débarcadère de la rivière à la Boue-Blanche, où ces machines devaient passer l'hiver. Aussi, le travail de la saison fut-il pratiquement terminé le 1er novembre.

La valeur de travail de la drague *Manitoba* fut considérablement réduite, du fait qu'elle ne disposait que d'un petit chaland à déblai d'une capacité de 30 yards cubes. Durant l'hiver dernier on a construit un nouveau chaland à déblai de 60 yards cubes, ce qui permettra d'augmenter considérablement le rendement de déblai de la drague.

Pendant l'exercice 1907-8, la dépense totale s'est élevée à $5,414.25.

RIVIÈRE ROUGE ET LAC WINNIPEG.

Pendant la saison, la drague *Winnipeg* a été employée à maintenir en bon état le chenal qui se trouve à l'embouchure de la rivière Rouge, et à augmenter la profondeur de l'eau à l'établissement frigorifique de la fondrière Selkirk. La drague *Crane* (Grue), a fait les travaux suivants: dragages devant le nouveau dock à Selkirk; entretien du chenal à l'embouchure de la rivière Rouge; dragage du chenal à travers les hauts-fonds du lac du Diable; et dragages et enlèvement de galets le long du quai Gimby. On a eu à surmonter de grandes difficultés pour maintenir ouvert le chenal qui se trouve à l'embouchure de la rivière Rouge, les tempêtes produisant des atterrissements à cet endroit. Cependant, on finit par creuser un chenal de 600 pieds de long, 50 pieds de large, et d'une profondeur de navigabilité de 9 pieds aux basses eaux. Le 12 juin la drague *Crane* commença de draguer la barre du chenal, et elle continua ce travail jusqu'au 26 du même mois, date à laquelle la drague *Winnipeg*

reprit le travail. Le 4 juillet le remorqueur *Sir Hector* ayant coulé dans le chenal, la drague *Winnipeg* ne put reprendre ses travaux que le 13 août.

Entre temps la drague *Crane* travailla à l'embouchure de la rivière Rouge, le remorqueur *Victoria* étant employé comme allège, la drage *Crane* prenant le rôle de ce remorqueur. Le 13 août, la drague *Winnipeg* reprit ses travaux, qu'elle continua, sans interruption jusqu'au 9 octobre, alors que la flotille se rendit à Selkirk, où elle enleva 3,720 yards cubes environ de matériaux, en procédant au creusement d'un chenal de 1,000 pieds de long, 40 pieds de large et 9 pieds de profondeur aux basses eaux, chenal qui a été fait pour la plus grande commodité des bateaux qui s'amarraient aux docks des établissements frigorifiques, près de la fondrière de Selkirk. Le 8 novembre la drague *Winnipeg* et son équipement furent immobilisés pour la durée de l'hiver.

En outre des travaux de dragage ci-dessus signalés, la drague *Crane* accomplit les travaux suivants: Dragage devant le nouveau prolongement du quai de Selkirk; dragage de deux chenaux dans le lac du Diable, à environ 13 milles en aval de Selkirk à l'est, et à environ trois milles de la rivière Rouge; dragage, à l'extrémité d'aval du lac, d'une tranchée d'environ 560 pieds de long, 40 pieds de large, et trois pieds de profondeur aux basses eaux; dragage, à la partie nord-est du lac, d'une tranchée de 240 pieds de long, 40 pieds de large et d'une profondeur de trois pieds. Les matériaux de déblai furent jetés des deux côtés des tranchées.

Du 9 août au 20 octobre, la drague *Crane* dragua sur le côté sud du quai Gimli, et enleva des blocs erratiques qui se trouvaient à cet endroit. Ce travail donna un fond de six pieds, aux plus basses eaux, sur une longueur de 300 pieds et une largeur moyenne de 60 pieds.

Sur le côté nord du quai, on enleva tous les blocs erratiques jusqu'à 250 pieds de l'ouvrage.

Le 15 octobre, la drague *Crane* fut immobilisée jusqu'à la fin de l'hiver.

Ci-après nous donnons un sommaire des travaux exécutés par les dragues *Winnipeg* et *Crane,* durant la dernière saison:

Durée du travail.	Localité.	Drague.	Déblai en yds cubes.
Le 5 et 6 juin	Dock des bâtiments frigor., fond. Selkirk.	Winnipeg	240
Du 26 juin au 6 juillet	Embouchure de la rivière Rouge	"	1,710
Du 13 août au 9 octobre	" " " "	"	11,370
Du 10 oct. au 19 octobre	Frontière Selkirk	"	3,720
Du 15 au 16 mai	Quai de Selkirk	Crane	585
Du 12 au 22 juin	Embouchure de la rivière Rouge	"	1,429
Du 24 juin au 13 juillet	Lac du Diable	"	3,295
Du 15 juillet au 27 juillet	Embouchûre de la rivière Rouge	"	883
Du 9 août au 1 octobre	Quai Gimli	"	1,974
Du 2 oct. au 12 octobre	Quai de Selkirk	"	500
			25,706

WINNIPEGOSIS.

Durant la dernière saison, la drague *Priestman* et son équipement ont servi aux travaux d'entretien du chenal qui a été dragué au travers de la barre qui s'est formée dans le lac à l'embouchure de la rivière Mossy; ainsi qu'à draguer un chenal donnant accès au port fermé, ou de refuge, qui, à l'île au Serpent, servira à l'établissement de pisciculture projeté.

La barre qui se'st formée à le'mbouchure de la rivière (Mossy) Moussue, consiste en un dépôt d'alluvions que le courant de la rivière a apportées en cet endroit. Le dragage fait à travers cette barre n'est pas de nature permanente, aussi doit-on, tous

les ans, entretenir le chenal, afin de permettre aux bateaux, qui servent à l'industrie considérable du poisson et du bois de charpente, d'atteindre Winnipegosis, qui est le port principal de ces parages.

Vu le retard de la saison, les dragages ne commencèrent que le 7 juin.

Du 7 juin au 2 septembre et du 23 septembre au 4 octobre, la drague *Priestman* enleva 13,550 yards cubes de sable fin et de glaise, à l'embouchure de la rivière Moussue. La longueur total du chenal dragué est de 2,100 pieds, sa largeur moyenne de 100 pieds, et le tirant d'eau qu'il offre de huit pieds. Grâce au niveau comparativement élevé du lac Winnipegosis, durant cette saison, les navigateurs n'ont pas eu à y surmonter de difficultés.

Du 3 au 23 septembre, on a enlevé 2,375 yards cubes de sable et de gravier, lorsqu'on a dragué le chenal qui donne accès au port de refuge de l'île au Serpent, où l'on a projeté d'établir le nouvel établissement de pisciculture.

La longueur du chenal dragué est de 150 pieds, le tirant d'eau qu'il offre est de cinq pieds, et sa largeur, au plafond, est de 30 pieds. Au total, durant la saison des dragages, du 7 juin au 4 octobre, on a enlevé 15,925 yards cubes de matériaux, au coût de $4,498.19.

Les retards survenus durant la saison furent dus principalement au:—

Vent et mauvais temps	14 jours.
Réparations	20 "

Ces réparations ont été dues, en partie, à la rupture du volant de la machine actionnant une grue, et elles furent faites à Winnipeg.

Le 4 octobre la drague *Priestman* et son équipement furent immobilisés à Winnipegosis pour y passer l'hiver.

RIVIÈRE WINNIPEG.

Sous ce titre on a compris les dragages exécutés dans la rivière Winnipeg aux rapides de Millar, qui se trouvent à un mille en aval de Kenora; et l'enlèvement d'un récif qui se trouvait aux rapides de la Gorge, à environ 9 milles en aval de Kenora.

Aux rapides de Millar, on a dragué un chenal de 150 pieds de long, 35 pieds de large, et offrant un tirant de sept pieds aux basses eaux. A environ 1,500 pieds en aval des rapides de Millar, on a débarrassé le chenal des blocs erratiques qui s'y trouvaient, et ce sur une longueur de 400 pieds, une largeur de 40 pieds, et tout en lui donnant une profondeur de 7 pieds aux basses eaux.

Les dragages commencèrent le 20 septembre et furent achevés le 18 octobre.

En ce qui concerne l'amélioration de la navigation dans la rivière Winnipeg, on a aussi compris l'enlèvement des rochers et des récifs des rapides Thorat, à environ 9 milles en aval de Kenora.

Les rapides Thorat constituent le chenal est de la rivière Winnipeg; quant au chenal ouest, dit chenal des Dalles, c'est celui qui est navigable. Etant donnée la petite étendue de décharge de chacun de ces chenaux, le chenal navigable des Dalles offre une navigation difficile pendant les hautes eaux ou au moment des crues.

Le 17 février 1908, on commença les travaux aux rapides Thorat, et, à la fin de l'année fiscale, sur une quantité totale de 2,840 yards cubes, on avait miné et en partie enlevé 2,500 yards cubes de roches.

On a aussi jugé à propos d'enlever environ 700 yards cubes de roches à environ trois milles en amont des rapides Thorat, à l'endroit connu sous le nom de "Narrows", Passe-Resserrée. Ce travail se poursuit actuellement.

Lorsque les opérations dont il s'agit seront terminés, l'étendue de décharge de la rivière aux rapides Thorat, se trouvera triplée; aussi, l'on suppose que cela empêchera l'engorgement qui se produit maintenant aux rapides des Dalles.

Jusqu'au 31 mars 1908, la dépense totale s'est élevée à $7,708.21.

RÉPARATIONS FAITES AUX BATEAUX-DRAGUEURS.

Durant la saison, on a fait les réparations suivantes à la flottille de dragage:—

Drague "Winnipeg".—Nouvelle chaudière du type des locomotives; nouveau tambour de treuil, construction d'une nouvelle table tournante, réparations de l'élinde, pose de pignons pour les ancres de l'avant, renforcement de la grue au moyen de coudes en fer de six pouces par dix pouces, nouvelle chaîne de 1½ pouce pour la grue, chaîne de ⅞ de pouce pour rappel en arrière. Toutes ces réparations ont été faites aux machines.

Remorqueur "Sir Hector".—Au début de la saison on a réparé provisoirement la coque du remorqueur *Sir Hector,* renouvelant ses planches au-dessus de la ligne de flottaison. Afin d'en rectifier la coque on y renforça des tirants, et, en outre, on fit quelques petites réparations à la machine.

Le ministère ayant signé un contrat avec M. R. J. Morrill, de Collingwood, pour la construction d'une nouvelle coque pour le remorqueur, cette coque est actuellement assez avancée, et elle sera achevée au moment de l'ouverture de la navigation. Le travail de main-d'œuvre de cette coque est de premier ordre.

Chaland à charbon.—Au début de la saison on a calfaté et repeint le chaland à charbon.

Chalands à déblai.—Au commencement de la saison dernière, on a réparé le pont et posé de nouvelles pièces de charpente à la proue des chalands à déblai. Pendant cette saison on a constaté qu'il était nécessaire de réparer ces chalands de façon générale, afin qu'ils puissent durer toute la saison prochaine. On a renouvelé les côtés et les extrémités des compartiments, et calfaté les chalands.

Drague "Crane" (Grue).—Les réparations qu'on a faites à la drague *Crane* au début de la dernière saison comprirent: le renouvellement de son fond en planches et du calfatage; le renouvellement de l'échelle; celui des tubes des chaudières, des câbles-élévateurs, et des pointes des lames de la drague à perchoirs, dite *orange peel bucket.*

Remorqueur "Victoria".—On a remplacé la machine et la chaudière du remorqueur *Victoria,* par une machine à double expansion *compound,* à chaudière marine et qui fut fournie par la Compagnie des ateliers des machines Doty. On a dépensé:—

Machine et chaudière	$3,365 00
Installation et accessoires d'ajustement	204 00
Total	$3,569 00

Drague "Manitoba".—Au moyen de cornières en fer on a renforcé les nouvelles élindes, renouvelé les ancres à pattes, calfaté et repeint la drague. Durant cette saison, on a renforcé le fond de la drague au moyen de cornières.

Remorqueur "Carberry".—On l'a calfaté et repeint au-dessus de la ligne de flottaison.

Chaland à déblai.—On a replanchéié en bois d'épinette rouge, de 2 pouces d'épaisseur et calfaté, le chaland à déblai employé avec la drague *Manitoba.*

Nouveau chaland à déblai.—On a construit un nouveau chaland à déblai, d'une capacité de 60 yards cubes, qui sera employé avec la drague *Manitoba.* Ce chaland est prêt à être employé durant cette saison. Il a coûté $2,387.44.

DÉSIGNATION des dépenses faites pour les dragues pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

DRAGUE "WINNIPEG."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars	Avril.	Mai.	Juin.	Montants.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	1,075 65	740 96	750 00	747 10	260 65	50 00	50 00	50 00	50 00	.....	.....	932 75	4,707 11
Charbon	809 62	42 00	795 52	.....	.....	25 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,672 64
Bois	.....	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	171 00	.....	.....	.....	.....	172 00
Approvisionnements	227 67	218 50	186 33	201 03	52 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	291 61	1,177 77
Munitions	38 85	.....	50 26	38 55	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52 60	180 76
Equipement	263 35	.....	.....	.....	.....	.....	110 00	.....	.....	.....	.....	72 01	445 36
Réparations	535 32	217 44	48 95	415 91	.....	46 66	49 49	.....	.....	.....	.....	213 69	1,527 46
Dépenses éventuelles	1 43	.....	.....	.....	54 40	.....	21 50	.....	.....	.....	.....	61 80	136 13
Totaux	2,951 89	1,219 90	1,831 06	1,402 59	368 18	122 16	230 99	221 00	50 00	.....	.....	1,624 46	10,022 23
Dépenses courantes	2,416 57	1,002 46	1,782 11	986 68	368 18	75 50	181 50	221 00	50 00	.....	.....	1,410 77	8,494 77
Rép. ordinaires	535 32	217 44	48 95	415 91	.....	46 66	49 49	.....	.....	.....	.....	213 69	1,527 46
Totaux	2,951 89	1,219 90	1,831 06	1,402 59	368 18	122 16	230 99	221 00	50 00	.....	.....	1,624 46	10,022 23

DRAGUE "CRANE."

Salaires	238 00	435 34	481 75	410 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	259 55	1,825 12
Bois	.....	15 00	16 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 50
Approvisionnements	149 99	110 06	120 85	147 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61 79	590 55
Munitions	8 40	15 18	.....	11 55	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 01	49 39
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 90	3 90
Réparations	18 45	16 52	7 55	11 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 70	80 04
Remorquage	178 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	178 50
Dépenses éventuelles	3 20	.....	10 00	61 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 05
Totaux	596 54	592 10	636 65	643 56	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	352 95	2,834 05
Dépenses courantes	578 09	575 58	629 10	631 74	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	327 25	2,754 01
Dépenses ordinaires	18 45	16 52	7 55	11 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 70	80 04
Totaux	54	592 10	636 65	643 56	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	352 95	2,834 05

DRAGUE 'MANITOBA.

Salaires	614 00	584 66	615 00	598 00	32 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	540 27	2,984 59
Bois	121 50	396 25	175 50	141 00	.....	9 00	.....	73 32	175 00	.....	.....	.....	1,091 57
Approvisionnement	10 64	256 44	25 65	193 08	133 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	195 50	814 80
Munitions	5 35	34 00	4 80	31 01	.....	6 25	.....	.....	.....	.....	.....	56 42	137 80
Réparations	37 63	19 58	8 50	20 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66 98	152 82
Dépens. éventuelles	124 30	.....	.....	.....	.....	25 25	.....	.....	.....	.....	.....	1 95	151 50
Totaux	913 42	1,290 93	829 45	983 22	166 15	40 50	.....	73 32	175 00	.....	.....	861 12	5,333 11
Dépenses courantes	751 49	1,271 35	820 95	963 09	166 15	40 50	.....	73 32	175 00	.....	.....	794 14	5,055 99
Réparat. ordinaires	37 63	19 58	8 50	20 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66 98	152 82
" extraordin'res	124 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124 30
Totaux	913 42	1,290 93	829 45	983 22	166 15	40 50	.....	73 32	175 00	.....	.....	861 12	5,333 11

DRAGUE 'PRIESTMAN.'

	1907.	1907.	1907.	1907.	1907.	1907.	1908.	1908.	1908.	1907.	1907.	1907.	
Salaires	464 67	454 50	472 33	206 90	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	122 75	186 00	448 51	2,755 66
Bois	14 00	4 50	.....	2 00	.....	.....	.....	438 50	35 00	65 00	108 00	16 80	683 80
Approvisionnements	185 95	133 77	75 95	55 77	6 29	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	10 65	473 38
Munitions	51 74	22 03	1 25	6 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83 62	1 00	166 14
Equipement	47 37	9 45	9 09	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 20	12 00	88 11
Réparations	1 25	114 32	4 25	.....	.....	.....	1 70	33 21	.....	.....	87 81	40 65	283 19
Dépens. éventuelles	5 50	4 00	75	4. 5	.....	.....	.....	.....	2 00	3 35	1 50	2 25	23 60
Totaux	770 48	742 57	563 62	281 42	86 29	80 00	81 70	551 71	117 00	191 10	476 13	531 86	4,473 88
Dépenses courantes	769 23	628 25	559 37	281 42	86 29	80 00	80 00	518 50	117 00	191 10	388 32	491 21	4,190 69
Réparat. ordinaires	1 25	114 32	4 25	.....	.....	.....	1 70	33 21	.....	.....	.....	.....	154 73
" extraordin'res	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87 81	40 65	128 46
Totaux	770 48	742 57	563 62	281 42	86 29	80 00	81 70	551 71	117 00	191 10	476 13	531 86	4,473 88

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Il s'agit ici du travail accompli par la drague aspirante *Roi Edouard* et par le bateau *Samson* chargé de l'enlèvement du bois fondrier, ainsi que de l'entretien de ces bateaux.

Durant la dernière année fiscale, la drague *Roi Edouard* a approfondi le chenal à Steveston, à Ladner, à l'extrémité supérieure de l'île Lulu, immédiatement en aval de New-Westminster, et en face des scieries de Royal-City. A ce dernier endroit le sable pompé provient des terrains bas qui se trouvent à l'extrémité de la basse ville, et il a servi à faire du remplage autour du barrage directeur qui a été construit à la barre d'Annieville.

Le 23 mars la drague se rendit à Matsqui où elle commença à faire du remplage autour des barrages directeurs que l'on construisait pour protéger le rivage et la digue à cet endoit. A la fin de l'exercice cette drague travaillait encore dans cette localité. Pendant l'année on dragua 595,180 yards cubes.

Pendant l'année, le bateau *Samson* chargé de l'enlèvement du bois fondrier, en enleva sur un parcours d'environ 70 milles, entre l'embouchure de la rivière Fraser et Chilliwack; assujettit à leur place les bouées qui marquent le chenal à l'embouchure de la rivière; et mit en place d'autres bouées, et appareils aidant à la navigation, en remontant la rivière Fraser jusqu'aux moulins de ce nom, où les navires se rendent pour prendre des cargaisons de bois de charpente. Ce bateau et son équipage furent aussi employés à faire des sondages et des levés ayant pour but de déterminer la position du chenal, etc.

La dépense totale sous la rubrique: "Dragages, C.-B." fut:—

Drague *Roi Edouard*.	$36,153 02
Bateau *Samson* pour l'enlèvement du bois fondrier. . . .	16.190 12
	$52,343 14

PORT DE VICTORIA.

Durant l'année révolue le 31 mars, la drague *Mud Lark* enleva 97,300 yards cubes de sable, de gravier et de glaise. Ces déblais furent pratiqués à l'entrée du port, au quai du large, et au quai du chemin de fer du Canadien Pacifique dans le port intérieur. On employa, en outre, quelques journées de travail pour creuser un poste d'amarrage à l'usage du *yacht club* de Victoria.

Quant à l'outillage de percement dans le roc, on l'employa au rocher Petrel, que la drague *Mud Lark* avait mis à découvert lorsqu'elle approfondissait le chenal qui donne accès au quai du chemin de fer du Pacifique Canadien. On fit aussi sauter quelques petites pointes de rocher qui se trouvaient à proximité de la cale intérieure du quai du chemin de fer du Pacifique Canadien. Le rocher Petrel avait environ 90 pieds de long et 50 pieds de large. Aux basses eaux son sommet était immergé à neuf pieds au-dessous de la surface. Lorsque les travaux furent discontinués à la fin de février, il ne restait plus à percer qu'un plan d'excavation. Ce dernier travail sera repris aussitôt qu'on disposera des fonds nécessaires à cet effet.

La dépense pour la drague *Mud Lark* a été de.	$19,543 49
La dépense occasionnée pour les travaux dans le roc a été de.	10,374 84
	&29,918 33

RIVIÈRE KOOTENAY.

Durant les mois de janvier et février dernier, un certain nombre d'hommes enlevèrent les blocs erratiques qui se trouvaient dans le chenal de la rivière Kootenay, depuis devant Proctor jusqu'à deux milles en aval. L'outillage employé comprenait: un chaland, une grue à vapeur et un petit remorqueur. Les blocs erratiques étaient déposés dans le chaland que le remorqueur amenait en eaux profondes où ces blocs étaient jetés par-dessus bord. Les blocs trop considérables pour être enlevés étaient au préalable brisés au moyen de poudre explosive. Le nombre des blocs enlevés fut de 369, dont 286 durent être brisés à l'aide d'explosions.

La dépense totale fut de $2,425.02.

NOUVEAUX APPAREILS DE DRAGAGE.

La dépense que ce bureau a faite sous cette rubrique, l'a été pour le bateau chargé d'enlever le bois fondrier de la rivière Skeena. A la fin de l'exercice ce bateau était presque achevé. Le 20 mars on mit en place sa chaudière, et on hâta les derniers travaux et l'installation de façon à ce que le bateau pût remonter la Skeena dès le début de la pêche. Le 29 avril il arriva à destination, prêt à commencer ses travaux, ce qui eut lieu le 2 mai, attendu qu'il y eut quelques jours de retard pour embarquer l'équipage, etc.

La dépense totale s'est élevée à $3,379.17.

RÉPARATIONS DES DRAGUES.

L'année dernière, les réparations des dragues *Mud Lark* et *Roi Edouard* furent plutôt considérables. Dans le cas de cette dernière, elles comprirent: le renouvellement des dispositifs de raccordement, en caoutchouc, et de quelques-uns des gros tuyaux du système de la pompe, etc. Les dépenses faites pour la drague *Mud Lark* comprennent: le renouvellement complet de l'allège *Princesse*; la réparation des chalands à clapets (qui se font très vieux), et quelques réparations à la drague elle-même, telles que le renouvellement de quelques pattes, et les réparations à l'ébride *(dipper)*. Quant aux réparations faites au bateau *Samson,* chargé d'enlever du bois fondrier, elles furent peu considérables, comprenant le peinturage, etc. Celles au remorqueur *Petrel* comprirent: son halage à terre, son nettoyage, son repeinturage, etc.

Désignation de l'objet des dépenses:—

Drague *Roi Edouard*	$ 6,161 55
Bateau *Samson,* pour bois fondrier	532 36
Drague *Mud Lark*	13,926 77
Remorqueur *Petrel*	723 08
	$21,343 76

DRAGUES SOUS LE CONTROLE DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, 1908.

PROVINCES MARITIMES.

Drague "Saint-Laurent", automotrice, à échelles.

Longueur totale, 170·0 pieds.
Bau, 30·0 pieds.
Profondeur minimum de travail, 8·5 pieds.
Profondeur maximum de travail, 28·0 pieds.
Capacité de la caisse à clapet, 350 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 350 à 700 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 750 à 1,000 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 1,050 à 1,400 yards cubes.

Drague "Canada", automotrice, à échelles.

Longueur totale, 130·0 pieds.
Bau, 20·0 pieds.
Profondeur minimum de travail, 7·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 160·0 pieds.
Capacité de la caisse à clapet, 90 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 180 à 270 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 180 à 360 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 360 à 450 yards cubes.

Drague "Prince-Edouard", à cuiller.

Longueur, 80 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Profondeur maximum de travail, 21 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 700 yards cubes.
Nombre de chalands à déblai ou de barges employés, 3.
Capacité de la cuiller, 1 yard cube et demi.

Drague "Geo. McKenzie", à cuiller (coque en bois).

Longueur, 90 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Profondeur maximum de travail, 22 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 350 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 600 yards cubes.
Nombre de chalands à déblai ou de barges employés, 3.

Drague "Cap-Breton", à élinde (coque en acier).

Longueur, 91 pieds.
Bau, 36 pieds.
Profondeur maximum de travail, 34 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 1,000 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 1,500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 2,000 yards cubes.

Drague à cuiller "New-Dominion" (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Profondeur maximum de travail, 21 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 450 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 600 à 700 yards cubes.

Drague à mâchoire (clam shell) "New-Brunswick (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Profondeur maximum de travail, 17 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 180 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 650 yards cubes.

Drague "W. S. Fielding", mixte, à échelles et aspirante.

Largeur, 250 pieds.
Bau, 42 pieds.
Tirant d'eau, 18 pieds.
Profondeur de travail, 60 pieds.
Capacité des caisses à clapet, 1,000 yards cubes.
Déblai par jour avec les godets, 2,600 yards cubes.

Drague à cuiller "Montague" (coque en acier).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 37 pieds 6 pouces.
Tirant d'eau, 5 pieds 6 pouces.
Profondeur maximum de travail, 28 pieds.
Déblai par jour de 10 heures, 1,000 yards cubes.
Nombre de barges employées (chacune de 72 pieds de long, 19 pieds 8 pouces de large et 7 pieds de tirant d'eau), 2.

Drague aspirante "Northumberland" (coque en acier).

Longueur, 130 pieds.
Agitateur, 65 pieds.
Largeur, 52 pieds.
Tirant d'eau, 7 pieds.
Profondeur de travail, 40 pieds.
Déblai par jour, 4,000 yards cubes en 10 heures.

Remorqueur "Helena".

Longueur, 111 pieds.
Bau, 23 pieds.
Tirant d'eau, 13 pieds.
Chevaux-vapeur, 25.

Remorqueur "Cricket".

Longueur, 36·5 pieds.
Bau, 7·3 pieds.
Tirant d'eau, 3·10 pieds.
Chevaux-vapeur, 4.

Remorqueur "Rona".

Longueur, 85·0 pieds.
Bau, 19·3 pieds.
Tirant d'eau, 8·3 pieds.
Chevaux-vapeur, 25.
Une sonnette, avec chaudière et machine, montée sur chaland.
Un appareil à dérochement avec de grands grappins (pas de chaudière).
On construit, par contrat, 2 barges à clapet, en acier, de 200 yards cubes de capacité qui seront employées avec les dragues en service dans les provinces maritimes.

QUÉBEC ET ONTARIO.

Drague "Queen", à cuiller.

Longueur, 65·3 pieds.
Bau, 25 pieds.
Profondeur maximum de travail, 17·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 400 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 600 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Sensation* et deux chalands à déblai de 30 yards cubes de capacité.)

Drague "Nipissing", à élinde.

Longueur, 70·7 pieds.
Bau, 25·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 20·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 800 yards cubes.
Capacité de la cuiller, 3 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Delisle,* 2 chalands à déblai, et une allège à charbon.)

Drague "Ontario", à cuiller.

Longueur, 75·0 pieds.
Bau, 25·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 22·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 800 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Sir John* et 2 chalands à déblai.)

Drague "Challenge", à cuiller.

Longueur, 70·5 pieds.
Bau, 25·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 21·10 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 800 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Trudeau* et deux chalands à déblai.)

Drague "Saint-Louis", à cuiller.

Longueur, 50·0 pieds.
Bau, 14·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 12·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 50 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 300 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Daisy* et 2 chalands à déblai.)
On n'en fit usage que pour des travaux légers.

Appareil double de dérochement (catamaran).

Longueur de chaque coque en bois, 42.0 pieds.
Bau de chaque coque en bois, 8·5 pieds.
Distance entre les coques, 7·0 pieds.

Chaland "Reserve", en bois.

Longueur, 59·0 pieds.
Bau, 17·0 pieds.
Capacité, 100 tonnes.

Drague "Sir Richard".

Longueur, 80·0 pieds.
Bau, 28·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 22·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 800 yards cubes.
Capacité de la cuiller, 3 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *St. Paul.*)

Drague "Richelieu".

Longueur, 70·0 pieds.
Bau, 22·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 400 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Ottawa* et 2 chalands à déblai.)

Appareil à dérochement, à vapeur, à puits central.

Longueur, 25·0 pieds.
Bau, 23·0 pieds.
Tirant d'eau, 4·0 pieds.
(Ce bateau de dérochement avait à sa disposition un chaland de 130 pieds, lui servant d'allège à charbon.)

Drague "Saint-Maurice".

(C'est une petite drague qui n'est employée que sur la rivière Saint-Maurice.)
Remorqueur *Annette,* et bateau à appareil de dérochement.

Drague "Lac Saint-Jean".

(C'est une petite drague qui n'est employée que sur le Lac Saint-Jean.
C'est le remorqueur *Marie-Louise* qui fait du service sur ce lac.

Drague "Internationale", à cuiller.

Longueur, 109·6 pieds.
Bau, 41·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 60·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 1,000 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 1,000 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 2,000 yards cubes.

Drague "Progrès".

Longueur, 90·10 pieds.
Bau, 39·2 pieds.
Profondeur maximum de travail, 30·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 1,000 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 1,500 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Monitor* et 3 chalands.)

Drague "Mattawa", à cuiller.

Longueur, 75·0 pieds.
Bau, 25·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 25·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 1,000 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Catherine* et deux chalands.

"Drague n° 1", au canal d'alimentation de la rivière Saint-Louis.

Longueur, 55·0 pieds.
Bau, 20·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 12·0 pieds.
Déblai par jour, de 300 à 400 yards cubes.

"Drague n° 2", à cuiller.

Longueur, 60·0 pieds.
Bau, 22·0 pieds.
Profondeur maximum de travail, 14·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 400 yards cubes.

"Drague n° 6", à cuiller.

Longueur, 97 pieds.
Bau, 36·4 pieds.
Profondeur maximum de travail, 35 pieds.
Déblai par jour, dans du terrain ordinaire, 1,500 yards cubes.
(Remorqueurs *Speedy, Montmorency, Blanche.* Goélette *Rutherford.*)

MANITOBA.

Drague "Winnipeg", à cuiller.

Longueur, 71·0 pieds.
Bau, 25·0 pieds.
Profondeur meximum de travail, 20·0 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, 300 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, 500 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 800 yards cubes.

Drague "Manitoba", à cuiller.

Longueur, 60 pieds.
Bau, 24 pieds.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Victoria,* et deux chalands à déblai.)

Drague-barge "Priestman", à mâchoires (clam-shell).

C'est une vieille petite drague de peu de valeur.

Drague "Crane", à mâchoires (orange peel).

C'est un chaland que l'on a converti en drague.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Drague "Roi Edouard", automotrice et aspirante.

Longueur, 125 pieds.
Bau, 32 pieds.
Profondeur maximum de travail, 40 pieds.

Drague "Mud Lark", à cuiller.

Longueur, 90 pieds.
Bau, 30 pieds.
Profondeur maximum de travail, 40 pieds.
Déblai par jour dans du terrain ferme, de 300 à 400 yards cubes.
Déblai par jour dans du terrain ordinaire, de 500 à 600 yards cubes.
Déblai par jour dans un sol facile, 800 yards cubes.
(Cette drague avait à sa disposition le remorqueur *Princesse* et trois chalands à déblai.)

Drague "Nakusp", automotrice, à cuiller.

Longueur, 80 pieds.
Bau, 25 pieds
Elinde, 50 pieds.
Capacité de la cuiller, ¾ de pied.

Remorqueur "Muskrat".

Longueur, 80 pieds.
Bau, 20 pieds.

Bateau "Samson", pour l'enlèvement du bois fondrier.

Longueur, 115 pieds.
Bau, 30 pieds.

"Petrel" et allège.

Longueur, 85 pieds.
Bau, 17 pieds.
Chevaux-vapeur, 280.

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement du Dominion possède trois bassins de radoub qu'il exploite. Ce sont: le bassin de radoub Lorne, qui se trouve à Lévis, province de Québec; le bassin de radoub Kingston, qui se trouve à Kingston, province d'Ontario; et le bassin de radoub d'Esquimalt, qui se trouve à Esquimalt près de la ville de Victoria, Colombie-Britannique.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Pendant l'exercice ce bassin fut entretenu en bon état. La dépense totale due aux réparations usuelles afin d'entretenir ce bassin convenablement, s'est élevée à $21,760.09.

Montant du revenu, $24,352.49.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Pendant le dernier exercice, ce bassin a été occupé pendant 250 jours par 54 navires, d'un tonnage total de 29,105 tonnes. Le revenu, de ce chef, s'est élevé à $9,095.89.

En outre du nettoyage usuel, du peinturage, et des autres réparations générales qu'a nécessité ce bassin de radoub, on a installé deux séries de tubes de chaudière neufs, et on a aussi réparé les massifs et les caissons.

Dépense totale, y compris les salaires du personnel, l'entretien, les réparations, etc., $7,335.99.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Ce bassin a été employé pendant 195 jours durant les derniers douze mois, et il a reçu vingt navires d'un tonnage brut total de 75,904 tonnes, qui y ont été peinturés et réparés.

Le personnel a servi à mettre les 20 navires susmentionnés dans le bassin de radoub, et à les en sortir, ainsi qu'à conserver en bon état l'outillage et les bâtiments, et à faire les changements et les agrandissements que l'on jugera nécessaires.

Dans le rapport du percepteur du Revenu, à la sixième partie, on trouvera comme par le passé la liste des navires radoubés, et le montant des recettes pour 1907-8.

Revenu total, $29,760.20.

Dépense totale, $13,405.82.

ÉCLUSE D'YAMASKA.

La rivière Yamaska coule à travers le comté du même nom, et se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, à l'extrémité d'amont du lac Saint-Pierre, à huit milles en aval de Sorel.

En 1881, on y commença la construction d'une écluse et d'un barrage. Ces ouvrages qui coûtèrent $87,465.43 furent achevés à la fin d'août 1885.

Ces constructions et les dragages exécutés par la suite dans le chenal, en aval de l'écluse, ont rendu la rivière navigable, pour des navires d'un tirant d'eau moyen (5 pieds 6 pouces), jusqu'à Belle-Pointe, ou Saint-Aimé, soit un parcours de 20 milles.

Pendant le dernier exercice, on a dépensé $675.80 pour réparer le barrage du Petit-Chenal et l'ouvrage est de l'écluse.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement du Canada possède et exploite des glissoires et des estacades flottantes, qui ont été construites afin de faciliter le flottage du bois carré, des billes, du bois plané et de dimensions spéciales, etc., sur la rivière Ottawa et ses affluents, sur les rivières Saint-Maurice et Saguenay, et aux chutes Fénélon et Burleigh de la rivière Trent.

Dans les rapports ci-joints, les ingénieurs, directeurs des constructions fluviales, MM. G. P. Brophy, F. X. Lefebvre et J. C. Taché, donnent des détails concernant les constructions, améliorations et réparations qui ont été faites sous leur direction durant l'exercice, aux glissoires, estacades, appontements, barrages, cours d'eau, bâtiments, etc., appartenant au gouvernement. Ces rapports donnent: les quantités des différentes sortes de bois qui ont passé aux ouvrages relevant de chaque service, et d'autres informations d'intérêt général, utiles aux personnes s'occupant de l'industrie forestière, ainsi qu'au grand public.

RAPPORT SUR LE SERVICE DES TRAVAUX DE LA RIVIERE OTTAWA.

(Par G. P. Brophy, ingénieur-directeur de ce service.)

OTTAWA, le 30 juin 1908.

Monsieur l'ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Me conformant aux instructions que me donne votre circulaire du 2 du courant, j'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'exercice clos le 31 mars 1908, le rapport concernant les ouvrages dont j'ai charge.

RÉPARATIONS FAITES À DIFFÉRENTS ENDROITS DE LA RIVIÈRE OTTAWA—COURS PRINCIPAL.

Station de la Chaudière-Nord.—On a réparé une brèche survenue au pied de la glissoire supérieure. Comme cette brèche se trouvait à une petite distance en aval de la cloison étanchée, on fut obligé de poser plusieurs solives transversales que l'on recouvrit de madriers en chêne de trois pouces d'épaisseur. Afin de protéger le plancher, on posa des barres de fer, et, à plusieurs autres endroits on en enleva que l'on redressa et remit enplace. On répara les estacades flottantes qui conduisent à l'entrée de la glissoire, et on les renforça par un nouveau plancher et des défenses transversales.

Au bassin d'aval, on construisit une nouvelle vanne afin de pourvoir à la régulation de l'étang et de fournir l'eau nécessaire aux glissoires. Les massifs latéraux ont chacun douze pieds de long et treize pieds de haut, ils s'avancent de cinq pieds au delà des ouvrages en encaissement, tandis qu'à leur extrémité postérieure ils sont reliés aux anciens ouvrages. Du côté d'amont se trouvent deux ailes, qui ont chacune 16 pieds de long. La passe libre entre les massifs est de 12 pieds. La cloison est munie de madriers de retenue nécessaires et du mécanisme servant à leur manœuvre. A l'est de la vanne, sur une longueur de trente-sept pieds, s'étend un barrage divergent qui atteint la partie rocheuse de l'île. A la partie postérieure du massif de barrage, c'est-à-dire à l'ouest des glissoires, on a construit un massif de soutènement.

Cet ouvrage a environ huit pieds de large en moyenne et quarante pieds de long; il est muni d'un talus à sa partie postérieure, planchéié à sa partie supérieure, et il a la hauteur du barrage. On a exhaussé le plancher sur lequel repose la vanne de régulation, jusqu'à deux pieds et demi du niveau de l'eau du bassin, formant ainsi un déversoir. On a exhaussé les glissoires de l'épaisseur d'une rangée de pièces de bois posées le long de la face extérieure de ces ouvrages, et on a fait un remplage en pierre à leur partie postérieure. On a réparé le plancher des barrages, et posé les amarres nécessaires des estacades directrices.

Station de la Chaudière-Sud.—A cette station, deux sections de l'estacade directrice, à l'entrée des glissoires d'amont, s'étant détachées de l'ensemble, on les a remises à leur place et assujetties convenablement. Au plancher des glissoires on a recloué un certain nombre de planches. On a posé un revêtement en imitation de pierre sur les côtés et aux extrémités de l'un des magasins, qui avait quarante par vingt pieds, et on a peinturé à deux couches ce revêtement. En outre, on a construit une cheminée en briques à ce bâtiment, dont on a réparé le toit. On a réglé les chaînes de l'estacade d'après la crue et la baisse des eaux à la glissoire et aux chenaux. Quant aux bâtiments, ils furent convenablement entretenus.

Station des Chats.—La seule dépense que l'on ait faite à cette station a été occasionnée par la réparation de quelques renards.

Station des Chenaux.—A cette station les dépenses ont aussi été peu élevées, car on s'est contenté de faire scier une certaine quantité de bois, afin d'en recouvrir une des plates-formes flottantes.

Station de la Montagne.—Au moyen de vérins, on a remis en place la superstructure des deux cloisons, et on a posé de nouvelles pièces de bois de fondation sous les poteaux, les anciennes étant pourries et ayant provoqué le tassement de l'ouvrage. On a recouvert en pruche de trois pouces d'épaisseur le dessus des deux cloisons, et renouvelé les marches donnant accès à leur sommet. On a acheté une certaine quantité de bois et de chaînes en vue de réparations à faire aux estacades directrices. Depuis, on a fait ces réparations.

Station du Calumet.—On a reconstruit une partie des culées du pont qui franchit la première glissoire et conduit au bâtiment de la station. Les superstructures furent exhaussées de trois pieds; on posa trois longerons en pin au pont et un plancher en bois de pruche de deux pouces. A la cloison d'entrée, on renouvela quatre poteaux et deux solives en pin; on remplaça une partie de la couverture et on posa cinq madriers de retenue en érable, longs de 28 pieds.

On prépara un pieu en chêne pour l'estacade directrice qui se trouve à l'entrée de la troisième glissoire.

Au barrage du type à déversoir, qui se trouve en aval de la troisième glissoire, on élargit le pasage libre sur une largeur de neuf pieds, afin de faciliter le passage des radeaux de bois de charpente.

AFFLUENTS DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Rivière Gatineau.—Certaines parties de l'estacade principale s'étant beaucoup usées par suite du frottement continuel des chaînes de raccordement, on scia l'extrémité des poutres et on y refit des trous pour le passage des chaînes. On posa de nombreuses lisses à l'estacade, et on plaça des défenses en bois aux massifs pour en protéger les angles. On augmenta la charge de pierre de l'encaissement situé le long de la rive sud, afin d'empêcher l'érosion de la berge. On prolongea et on répara les clôtures de la réserve du gouvernement, et les bâtiments furent entretenus convenablement. Les pièces des passes de triage furent réparées et déplacées d'un endroit à un autre selon la hauteur des eaux d la rivière. Durant les mois de printemps, on

coupa la glace afin de libérer les estacades et d'empêcher qu'elles s'endommagent. On a acheté une quantité de bois de charpente convenable, destiné aux réparations ultérieures.

Rivière Coulonge.—A la station des Grandes Chutes "High Falls" on a posé deux rangées de charpente au massif d'estacade qui se trouve vis-à-vis des chutes principales et aux trois massifs qui supportent l'estacade principale. On a préparé deux pieux en chêne, avec pièces de couronnement, pour l'estacade directrice qui se trouve à la sortie de la glissoire. On a recouvert en pin de 3 pouces la partie supérieure de la cloison, et construit six nouveaux madriers de retenue pour la glissoire. On a enlevé et remis en place le plancher de l'entrée de la glissoire, sur une ongueur de cent douze pieds, en rapprochant les joints afin de diminuer les fuites d'eau. A environ trois cent soixante pieds de la cloison, et vers l'aval sur une longueur de six cent soixante pieds, on a recouvert en pin de trois pouces d'épaisseur l'ancien plancher du fond qui était usé et très mince. On a renouvelé soixante et sept poteaux, quarante-cinq entretoises, et quarante-quatre solives transversales, cependant qu'on posait aux glissoires et au bas de l'une d'elles 28,000 pieds M.P. de madriers de bouleau et de pin.

A la partie inférieure des ouvrages on a renouvelé les planches sur une longueur de quatre cent cinquante pieds. La glissoire s'étant affaissée à plusieurs endroits par suite du tassement de la fondation en encaissement, on dût remettre en place la superstructure, en l'élevant au moyen de vérins, et en l'y maintenant par la pose de cales. On a réparé certaines parties de la fondation en encaissement, où l'ouvrage avait été endommagé par la chute de rochers provenant de la montagne escarpée voisine. En outre, on augmenta de sept yards cubes la charge de pierre des encaissements.

Rivière Noire.—A plusieurs places on a renouvelé le doublage de la glissoire de High Falls, ainsi que vingt et une solives, vingt-huit poteaux, et soixante et trois entretoises. Ailleurs les pièces de bois ayant été usées par les billes, on posa des planches d'érable pour remplir les vides ainsi créés. On posa trente-neuf barres de fer de ¼ de pouce d'épaisseur à la glissoire, et on fixa dans le roc deux organeaux de 1 pouce et demi de diamètre pour y amarrer les chaînes devant assujettir la superstructure. A la cloison on posa cinq poteaux et trois solives, et on en recouvrit le dessus de planches de pin de deux pouces d'épaisseur. A l'estacade directrice qui conduit à la glissoire, on a ajouté cinq pièces de charpente et sept livres. En vue d'autres réparations, on a acheté le bois de pin nécessaire et on l'a mis de côté. En outre, on a acheté une quantité suffisante de planches de pin et d'érable pour en faire usage cette saison.

RIVIÈRE PETAWAWA.

On a enlevé une partie du plancher de la glissoire de la station qui se trouve à la première chute.

A la station de la deuxième chute, on a reconstruit la partie supérieure du massif latéral qui se trouve au pied de la glissoire. Ce massif a trente-quatre pieds de long et huit pieds de large. La partie qu'on en a reconstruite a trois pieds de haut. On a remplacé sept poteaux et six solives transversales, et rapiécé le revêtement sur les côtés et au pied de l'ouvrage.

A la station du demi-mille, on a posé un longeron et trois traversines au barrage en radeau *(flat dam)*, pendant qu'on réparait le revêtement de la face de l'ouvrage.

A la station de la Chute-Raboteuse (*Ragged Chute*), on a construit un massif-barrage, afin d'obstruer un chenal peu profond qui existait entre une île et la côte sud. Ce massif a cent-soixante pieds de long, dix pieds de large, cinq pieds de haut, et il est pourvu d'une charge de pierre.

A la station McDonald, on a exhaussé de deux pieds le barrage directeur principal, qui a cent onze pieds de long. On a réparé le revêtement de sa face, et placé devant celle-ci du gravier et des fascines pour empêcher les fuites d'eau. On a renouvelé le plancher de la glissoire, et réparé les solives qui étaient brisées. Près de la sortie de la glissoire, on a enlevé, sur une distance de quatre-vingt-dix pieds de nombreux rochers qui obstruaient le chenal du flattage. On a construit six madriers de retenue pour l'ancienne glissoire qui sert maintenant de déversoir. On a construit un massif latéral de quarante-sept pieds de long, de huit pieds de large et de cinq pieds de haut, près de la sortie de la glissoire. Ce massif agit comme ouvrage divergent, et il empêche que les billes de bois de charpente n'aillent frapper la côte rugueuse de l'île. Avant de pouvoir transporter les matériaux nécessaires sur le lieu des travaux, on dut réparer quelques-uns des ponts de la voie qui conduit à cette station.

Station des Grandes-Chutes de la rivière Dumoine.—On a remplacé le plancher de la glissoire qui se trouvait très usé. On a rapiécé le côté d'un massif divergent, et enlevé quelques rochers qui faisaient obstacle à l'époque des basses eaux. Ces rochers se trouvaient dans le chenal de flottage au pied de la première chute.

En 1907-8, la dépense s'est élevée à $125.10.

Généralement parlant, durant le printemps de 1907, les eaux de l'Ottawa et de ses affluents se maintinrent basses jusqu'à la fin d'avril, époque où elles commencèrent à monter, cette crue se poursuivant régulièrement durant tout le mois de mai, pour atteindre son maximum le 25 de ce même mois. Or, comme les eaux se maintinrent à une hauteur convenable durant les mois d'été, on n'éprouva que peu de difficulté pour faire passer les trains de bois de toute nature dans le cours d'eau principal.

L'état ci-après, fourni par le receveur des impôts du ministère, montre l'importance du flottage durant l'exercice:—

	Pièces.
Billes équarries à la scie	4,487,161
Bois d'estacade flottante de dimensions spéciales	47,962
Cèdres	31,546
Traverses	385,737
Pieux de clôtures	66,293
	5,018,699

Plus 30,993 1/10 cordes de bois de pulpe et 24 radeaux de bois de charpente plané

L'augmentation du revenu provenant de ce chef a été de $45,150.46.

ETAT DES DÉPENSES FAITES : pour réparer les ouvrages de la rivière Ottawa, les ponts d'Ottawa, ainsi que la route, le pont et les abords, existant entre Ottawa et Hull, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Noms des stations.		Provinces.	District électoral.	Dépense. 1 avril-30 nov. 1907.		Dépense. 1 déc. '07-31 mars '08.		Dépense. 1 avr. '07-31 mars '08.	
				$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ouvrages de la rivière Ottawa.—Réparations.									
Station de la Chaudié. nord.	Rivière Ottawa.	Québec.	District de Wright	327 22		1,595 81		1,923 03	
" " " sud		Ontario	Ville d'Ottawa	516 01		621 61		1,137 62	
" des Chats		"	Comté de Carleton	.....		1 50		1 50	
" des Chenaux		"	Canton sud, comté de Renfrew	.....		11 40		11 40	
" de la Montagne		Québec.	Comté de Pontiac	.....		184 49		184 49	
" de Calumet		"	" "	.....		348 38		348 38	
					843 23		2,763 19		3,506 42
Riv Gatineau.	Affluents de la rivière Ottawa.	Québec.	District de Wright	014 90		1,258 12		2,173 02	
" Coulonge.		"	Comté de Pontiac	437 84		2,529 40		2,967 24	
" Noire		"	" "	442 22		2,182 58		2,624 80	
" Petawawa		Ontario	Canton nord des c.d. Renfrew Nipissing	1,771 93		1,001 06		2,772 99	
" Dumoine.		Québec.	Comté de Pontiac	37 75		87 36		135 11	
					3,604 64		7,058 52		10,664 16
					Total	pour les construction s de la rivière Ottawa.			14,269 58
Pont d'Ottawa et route, ponts et abords entre Ottawa et Hull :—									
Réparations—									
Pont Dufferin		Ontario	Ville d'Ottawa	.....		150 00		150 0	
Pont de la glissoire de la Chaudière		"	" d'Ottawa	422 67		105 75		528 42	
Pont Union		Ont. et Qué.	Ville d'Ottawa et District de Wright	394 55		57 75		452 30	
Pont de la glissoire de Hull		Québec	District de Wright	.....		10 75		10 75	
Route, ponts et abords, entre Ottawa et Hull		Ont. et Qué.	Ville d'Ottawa et District de Wright	4,196 98		700 66		4,897 64	
					5,014 20		1,024 91		
					Total	pour les ponts		6,039 11	

BUREAU DES CONSTRUCTIONS DE LA RIVIÈRE OTTAWA,
OTTAWA, le 30 juin 1908.

JOS. KENT,
Comptable.

RAPPORT SUR LES OUVRAGES DE LA RIVIERE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. Lefebvre, ingénieur en charge de ce service.)

M. Eugène D. Lafleur,
Ingénieur en chef, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—Ci-après, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport concernant les travaux qui ont été exécutés sous ma direction durant l'exercice révolu le 31 mars 1908:—

L'inspection habituelle des différents ouvrages qui existent sur le parcours de la rivière Saint-Maurice, a été faite l'automne dernier après l'achèvement du flottage. Quant aux réparations on les a faites au cours de l'automne et des mois d'hiver, afin que tout soit en bon état au début de la saison du flottage et du triage des billes, ainsi qu'au moment de la reprise de la navigation entre les Grandes Piles et La Tuque.

La Tuque.—Mi-décembre dernier, on a commencé la construction d'un quai de 100 pieds de long par 25 pieds de large. Le 27 janvier dernier on dut interrompre les travaux, la crue de l'eau étant devenue trop forte.

Pointe à Trudel.—On a construit un nouveau pilier et un pilier d'ancrage, de 25 par 20 et par huit pieds.

Saint-Jacques-des-Piles.—On a construit deux piliers d'ancrage de 25 par 20 et par 8 pieds, et fait quelques petites réparations aux piliers. En outre, on a construit 650 pieds d'estacade flottante en épinette de 3 pieds de large, recouverte en planches de pin de 3 pouces, et fourni les chaînes d'assemblage de ces estacades.

Petites Piles.—On a construit une estacade de 1,250 pieds en pin de la Colombie-Anglaise, cette estacade a 6 pieds 8 pouces de large et 16 pouces d'épaisseur. On a fourni les chaînes d'assemblage de ces estacades.

Rapide des Hêtres.—On a achevé le pilier qui avait été commencé l'année dernière, et commencé la fondation d'un nouveau pilier. On a construit une estacade de 5,000 pieds en épinette. Cette estacade a 3 pieds de large, elle est recouverte de planches de pin de 3 pouces d'épaisseur. On en a fourni les chaînes d'assemblage.

Pointe à Bernard.—On a préparé les fondations d'un nouveau pilier.

Glissoire du Shawinigan.—On a préparé la glissoire.

Bain d'aval de Shawinigan.—On a réparé le mur de soutènement qui se trouve en face du bâtiment du gouvernement. A partir du niveau des eaux, on a reconstruit un ancien pilier. On a construit des estacades de 400 pieds, en pin de la Colombie-Anglaise. Ces estacades ont quatre pieds de large et 16 pouces d'épaisseur. Elles ont été construites afin de prolonger l'estacade divergent qui se trouve près de la Pointe à Chevalier. En outre, on a réparé les vieilles estacades sur une longueur d'environ 500 pieds; et on a remplacé toutes les chaînes d'assemblage qui avaient ⅓ pouce par des chaînes d'un pouce.

Embouchure de la rivière Saint-Maurice.—On a reconstruit deux anciens piliers à partir du niveau des eaux et construit des estacades flottantes de 1,800 pieds en pin de la Colombie-Anglaise. Ces estacades ont 3 pieds de large et 14 pouces d'épaisseur. On a fourni les chaînes d'assemblage de ces estacades.

Généralement parlant, le flottage fait durant l'exercice 1907-8 a été terminé de bonne heure l'automne dernier; les eaux s'étant maintenues hautes durant toute la saison du flottage.

La dépense totale faite dans ce service durant le dernier exercice fut de $72,720.24.

RAPPORT SUR LES ESTACADES MOBILES DE LA RIVIERE SAGUENAY.

(Par J. C. Taché, ingénieur en charge de ce service.)

Les estacades flottantes ou mobiles du Saguenay se trouvent sur la rivière de ce nom, à environ six milles en amont de Chicoutimi.

En 1904-5, on a construit cinq encaissements ou cribs de 45 par 25 pieds à leur base, ainsi qu'un brise-glace, faisant face au courant. Ces cribs en billes disposées à claire-voie, furent revêtus de madriers d'épinette blanche de 6 pouces, et munis de défenses de 10 x 10 pouces, blindées avec de la tôle de chaudière.

Montant des dépenses, $18,000.

Pendant l'année 1905-6, on a construit plusieurs estacades mobiles en pin de la Colombie-Anglaise, dont suit la désignation: 112 pièces de 80 pieds de long, en trois sections de 12 par 12 pieds; 8 pièces de 40 pieds de long; trois pièces de 12 par 12; et dix estacades mobiles de 20 et 30 pieds, en épinette blanche de 10 par 10.

Chaque estacade est recouverte de madriers d'épinette blanche de 3 pouces. On a aussi acheté des chaînes B.B.B. éprouvées, pour amarrage et ancrage.

Montant des dépenses: $20,653.42.

Pendant l'année 1906-7, on a construit un chaland de 60 par 14 pieds, ainsi que trois chaloupes et 6 estacades mobiles de 60 pieds. Ces estacades ont été construites en trois ections. Elles sont en épinette blanche de 10 par 10 pouces, et recouvertes de madriers d'épinette blanche de 3 pouces. On a réparé les deux bâtiments qui se trouvent sur la rive à proximité des estacades.

Le montant des dépenses: $4,514.99.

Pendant l'exercice 1907-8, on a construit, en pin de la Colombie-Anglaise, trois fractions d'estacades mobiles de 100 pieds de long, devant servir d'estacades de triage. En outre, on a construit en épinette blanche, 20 pièces de 60 pieds de long et de 3 pieds de large. On a de plus acheté des chaînes et des ancres. Montant des dépenses: $4,656.75.

PONTS ET CHEMINS.

Il est permis d'affirmer, en ce qui concerne les anciennes provinces de la Puissance, que le gouvernement fédéral s'est contenté, généralement parlant, de prendre sous son contrôle exclusif et à ses frais, la construction et l'entretien des chaussées et ponts interprovinciaux, et des ponts qu'exigent les cours d'eau.

Quant aux régions peu peuplées des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada s'est chargé d'y construire et d'y entretenir les ponts et chaussées qui coupent de grands cours d'eau. Ces ponts sont indispensables aux communications ininterrompues qui se font soit par les chemins ruraux, soit par les routes d'importance nationale. Cependant, on ne peut pas s'attendre à ce que les municipalités qui en profitent le plus, ou les autorités des territoires dont il s'agit, construisent et entretiennent à leurs frais ces sortes d'ouvrages.

Pendant le dernier exercice, on a exécuté des travaux aux ponts suivants:

Ontario et Québec.

PONTS À OTTAWA, ET CHAUSSÉE ET ABORDS DU PONT ENTRE OTTAWA ET HULL.

Réparations.

Dufferin Bridge.—Ce pont a nécessité une dépense pour solde de compte, quant au pavage en grès, dont le montant a été retenu jusqu'à ce que les dalles aient été choisies et posées.

Pont de la glissoire de la Chaudière.—On a relevé avec des vérins le trottoir en granolite, qui, était supporté par des poutres d'acier, et avait cédé à l'abord de ce pont, à la rue Middle; et on a construit en dessous des piliers en béton destinés à le supporter. On a construit un conduit, en blocs de scorie, bétonnés, et on nivela la chaussée en macadam. On a souvent nettoyé la chaussée du pont, les grilles, et les conduits d'eau, et réparé les gardes-fous en fer.

Pont Union.—On a renouvelé le dessus du trottoir en y posant des madriers en pin de 2 pouces. On a fréquemment nettoyé la chaussée, et, à sa partie ouest, on a posé des madriers de pruche de 3 pouces d'épaisseur.

Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.—De temps en temps, on a nettoyé cette voie publique. Là où la fondation s'était affaissée, on a enlevé le pavage en pierre et on l'a posé de nouveau au niveau voulu. A l'extrémité nord du pont Union, on a prolongé le garde-fous en fer au-dessus du mur en parapet, et on a construit un trottoir permanent, pour remplacer l'ancien qui était en bois. Le trottoir est en granolite; il est supporté par des poutres d'acier en I de 9 pouces et par des plaques d'arches en acier, de $\frac{3}{32}$ de pouce, sur lesquelles on a posé une fondation en béton. La longueur du trottoir est de 242 pieds, sa largeur de 6 pieds. Le long de son côté est se trouve un bord de 9 pouces de large, et de 11 pouces de haut, au-dessus du niveau du trottoir, avec des ouvertures de 2 pieds de large à des intervalles réguliers, pratiquées afin de permettre l'écoulement des eaux. La rampe du garde-fou est en fer creux de 1 pouce et demi de diamètre, et son corps en fer de $\frac{3}{4}$ de pouce, assujetti dans le béton du bord. On a pavé en blocs de scorie la partie de la chaussée qui se trouve entre la voie des tramways et le trottoir, et placé un nombre de grilles suffisant pour drainer les eaux de la chaussée. On a acheté le nombre voulu de poutres d'acier et de

plaques nécessaires au prolongement du trottoir du côté du nord. Ces travaux seront exécutés ultérieurement.

Pont de la glissoire de Hull.—Ce pont n'a occasionné qu'une petite dépense, pour le nettoyage habituel de sa chaussée.

Durant les mois de l'hiver, on a enlevé de grandes accumulations de glace et de neige qui se trouvaient sur les trottoirs et les chaussées du pont et de ses abords. On a comblé les trous, "pitch-holes", qui s'étaient formés dans les chaussées, et on a jeté du sable sur les trottoirs, lorsque la glace les rendit trop glissants, afin d'empêcher des accidents chez les piétons.

ONTARIO.

PONT DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

C'est un pont de route publique qui traverse la Grande-Rivière, de sa rive est à sa rive ouest, au village de York, dans le comté de Haldimand, et qui se trouve à cinq milles de Caledonia, station de chemin de fer la plus voisine.

L'autorisation fut donnée de dépenser $1,675 pour réparer ce pont, en employant des journaliers.

Les travaux commencèrent le 1er octobre 1907, et furent achevés le 30 janvier 1908. Ils consistèrent à poser deux rangées de solives en pin, de 6" par 12 pouces, au pont de chevalet, en charpente, de 165 pieds de long; à renouveler une grande quantité du remplage à l'abord en terre; à poser de la pierraille en pierres perdues, afin de protéger contre toute érosion la levée en terre; à renouveler une partie du plancher au pont de chevalets et aux travées, ainsi qu'à poser 40 genoux en fer, cinq à l'intérieur de chaque ferme, afin de consolider les bandes supérieures qui tendaient à fléchir.

Du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, la dépense totale s'est élevée à $1,644.76.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Pont de Banff.—On a réparé et peinturé le plancher des deux ponts qui franchissent, l'un la rivière Bow, l'autre la rivière Spray, ce qui leur donne une bien meilleure apparence, prévient la corrosion du métal et rend le plancher plus sûr. Afin de maintenir l'harmonie des couleurs entre le pont et les pins et épinettes blanches du voisinage, on a peinturé en vert les ponts, ce qui est d'un bon effet. Actuellement, ces ouvrages sont en assez bon état, même en ne tenant pas compte des réparations éventuelles qui s'y multiplient.

Pour les travaux, on a dépensé $752.51.

LABORATOIRE DES CIMENTS.

E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef du ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport annuel concernant le laboratoire des ciments, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant,

(Signé) GEO. E. PERLEY,
Ingénieur chargé du laboratoire des ciments.

Depuis le 31 mars 1907, on a fait rapport sur l'essai complet de tous les échantillons de ciments, et autres matériaux de construction, qui ont été soumis au laboratoire du ministère. Pendant l'année dernière, on nous a soumis 1,246 échantillons dans un but d'essai, ce qui donne une augmentation de 411 échantillons, soit 49·22 pour 100 sur le nombre des échantillons soumis pendant une égale période de temps l'année précédente.

Des 1,246 échantillons essayés, 1,177 furent acceptés et 69 refusés. Sur ces 69 échantillons refusés, 36 était de ciment "Rampart Slag", 18 de ciment de Portland "Star", et 15 de ciment de Portland "Belleville".

Les 1,246 échantillons provinrent:

De l'ingénieur du ministère des Travaux publics	1,037
Du ministère des Chemins de fer et des Canaux	148
Des manufacturiers de ciments et de brique	33
Du chemin de fer Transcontinental	11
Du chemin de fer Intercolonial	9
D'entrepreneurs et de particuliers	8

Les échantillons reçus portaient les marques suivantes:

Ciment Portland Samson, manufacturé par la compagnie des ciments Portland, d'Owen-Sound	426
Ciment Portland International, manufacturé par la compagnie Internationale de ciment Portland	214
Ciment Portland White frères, manufacture anglaise et importé d'Europe	243
Ciment Portland Belleville, manufacturé par la compagnie des ciments Portland de Belleville	126
Ciment "Rampart Slag", manufacturé par la compagnie des ciments de Sydney, Sydney, N.-E.	76
Ciment Portland Monarch, manufactuté par la compagnie des ciments Portland de Lakefield	70
Ciment Portland Star, manufacturé par la compaguie Canadienne des ciments Portland	43
Ciment Portland Buffalo, manufacturé par la compagnie des ciments Portland de Calgary	9
Ciment Portland Vancouver, manufacturé par la compagnie des ciments Portland de Vancouver	1

Ciment Portland Eléphant, manufacture anglaise, importé d'Europe	1
Briques de construction	24
Glaise, marne, sable et pierre	4
Echantillons de ciments non qualifiés	9

Les principaux travaux publics pour lesquels nous avons reçu les échantillons ci-dessus mentionnés, furent:

L'écluse et le barrage des rapides de Saint-André, Manitoba.
Le pont public de Shellmouth, Manitoba.
Le brise-lames de Cow-Bay, Port Morien, N.-E.
Le brise-lames de Port Burwell, Ontario.
La superstructure du brise-lames de Port Stanley, Ontario.
Le brise-lames de Bayfield, N.-E.
Améliorations du port de Québec, Québec.
Construction à Haileybury, Ont., et à L'Ardoise, N.-E.

PARTIE IV.—APPENDICE 'A'

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

SUR LE

PROJET DU CANAL MARITIME DE LA BAIE GEORGIENNE

PAR

Arthur St. Laurent, I.C.

BUREAU DU SOUS-MINISTRE ADJOINT,
OTTAWA, le 7 janvier 1909.

A l'Hon. WILLIAM PUGSLEY,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ci-joint, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel concernant les levés et études d'hydraulique que comporte une voie navigable, profonde de 22 pieds, s'étendant du lac Huron à Montréal (qui, sur le fleuve Saint-Laurent, est le port océanique le plus à l'intérieur), *via* la baie Georgienne, la rivière des Français, le lac Nipissing et les rivières Mattawa et Ottawa.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. ST. LAURENT,
Sous-ministre-adjoint.

LEVE ET PROJET DU CANAL MARITIME DE LA BAIE GEORGIENNE.

Pendant le dernier exercice clos le 31 mars 1908, les travaux de bureau que nécessite ce projet, se trouvèrent assez avancés pour permettre la publication d'un rapport préliminaire, qui donne une estimation complète de l'entreprise, ainsi que des esquisses de la voie navigable projetée. Le rapport préliminaire dont il s'agit, forme un volume qui est actuellement à la disposition du public, ainsi que le rapport sur le nivellement précis qui a été exécuté au cours du levé. Quant au rapport définitif il est en préparation, et presque achevé.

Levé.—En 1904, le parlement vota $250,000 pour que l'on commençât le levé détaillé de la voie navigable, longue de 440 milles, projetée entre la baie Georgienne et Montréal.

A la fin de la session parlementaire, le 10 août de la même année, cette somme se trouvait disponible, et me conformant aux ordres de l'honorable C. S. Hyman, ministre des Travaux publics, et aux instructions de l'ingénieur en chef, je pris immédiatement charge de ce service et je commençai, sans retard, l'organisation du personnel et l'achat de l'équipement nécessaire.

Les instructions que je reçus, afin d'atteindre complètement le but qu'on se proposait, spécifiaient que la nature du levé devait être telle que, lorsque les notes prises seraient converties et mises en plans, on put tracer sur ceux-ci la meilleure voie possible que suivrait un canal d'au moins 22 pieds de profondeur et d'une largeur au plafond de 300 pieds, ces plans devant aussi permettre: l'établissement des profils; l'estimation exacte de la quantité et de la nature des matériaux des déblais et des remblais; la nature des différentes fondations, et le dessin définitif des écluses, barrages, ouvrages de régulation et autres constructions, ainsi que la détermination des droits de passage et celle des terrains submergés.

En outre, il fut entendu que toutes les informations, concernant la topographie, les lignes de contours, sondages, particularités physiques de la route, etc., proviendraient

du levé fait à cet effet, et qu'il ne serait fait usage des plans exécutés au cours de levés partiels antérieurs, qu'à titre d'informations préliminaires et de renseignements généraux, excepté, toutefois, quant à la section de la rivière des Français, dont le levé fut fait en 1901, par G. W. Fraser, du ministère, en prévision d'une voie navigable de 22 pieds. Cependant, dans le rapport définitif, on verra que l'on fut obligé de faire des levés supplémentaires de la rivière des Français, afin de permettre des changements favorables au projet.

Aux endroits où le canal aurait pu suivre plusieurs routes, lorsque la meilleure de celles-ci ne pouvait être fixée par une simple exploration, je reçus l'ordre de faire le levé de chacune de ces routes possibles, et de les étudier, afin d'en arriver à choisir celle qui était préférable, tenant compte de leurs mérites respectifs en tant que longueur, courbes, coût probable, etc.

Afin donc d'en arriver au résultat voulu dans un laps de temps raisonnable, j'envoyai sur le terrain de nombreux ingénieurs. Dans le rapport définitif on pourra se rendre compte en détail de la répartition de ce corps d'ingénieurs, et des travaux qu'ils accomplirent.

A un moment donné, on discuta la création d'un bureau d'ingénieurs qui dirigeraient et contrôleraient le levé; mais, finalement, cette idée fut abandonnée, car on en vint à la conclusion que les travaux dont il s'agit seraient exécutés sous le contrôle direct du ministère, cependant qu'ils relèveraient de l'ingénieur en chef, qu'assisterait un membre du personnel des ingénieurs permanents, agissant en qualité d'ingénieur en charge et de chef exécutif du nouveau service, lequel comprendrait, en outre, un personnel supplémentaire d'ingénieurs auxiliaires dont le nombre serait fixé selon les besoins des travaux. De cette façon, on évita d'organiser un bureau de comptabilité, toutes les écritures, concernant les règlements de comptes, ayant été faites au bureau du comptable du ministère.

Afin de profiter de tous les avantages qu'on peut retirer des avis d'un bureau d'ingénieurs conseils, ainsi qu'il en est pour tous les travaux d'une grande importance et d'une nature spéciale, il fut entendu que l'ingénieur en chef, l'ingénieur en charge du levé et les ingénieurs de district, se réuniraient provisoirement pour discuter toutes les questions concernant les travaux, déterminer les grandes lignes du parcours du canal, la dimension et la nature des écluses, la profondeur et la largeur des chenaux, les courbes et le prix par unité selon les quantités considérées, etc., ces messieurs ne devant en arriver à une conclusion qu'après une discussion complète du sujet. On agit de la sorte, pour donner plus de poids à l'étude du projet, et plus de valeur au rapport définitif et à l'estimation des travaux, ce qui n'aurait guère été possible si les solutions de problèmes aussi importants eussent été confiées à une seule personne.

BREVE DESCRIPTION DU PROJET DE LA VOIE NAVIGABLE, ET RESUME DE SON ESTIMATION.

PROJET.

Pour faire ce projet, on a adopté le système des écluses et des barrages, avec biefs aux eaux asservies, de façon à permettre à de grands navires (600 x 60 p. et 20 p. de tirant d'eau) de traverser une série de lacs pour se rendre du lac Huron à Montréal, qui est, sur le Saint-Laurent, le port océanique le plus à l'intérieur.

Il s'agit essentiellement de canaliser des rivières et des lacs en profitant des chenaux naturels, qui, heureusement, s'étendent sur 80 pour 100 de la distance qui sépare la baie Georgienne de Montréal.

ROUTE.

Des 440 milles de la voie navigable projetée entre les points susmentionnés, 410 à 420 milles suivent le cours de rivières ou traversent des lacs.

De la baie Georgienne jusqu'au faîte de partage, entre le bassin des grands lacs et le régime de la rivière Ottawa, soit sur une distance de 81 milles, on utilise la rivière des Français, la rivière Pickerel et le lac Nipissing. Du lac Nipissing, sur une distance de 3½ milles, et en traversant le faîte de partage, le canal est essentiellement artificiel, excepté là où il traverse quelques petits lacs.

Une tranchée conduit donc au lac à la Truite, puis au lac à la Tortue, à la petite rivière Mattawan et au lac Talon, lequel est utilisé jusqu'à la baie des Sables, qui se trouve à son extrémité occidentale, soit sur une distance totale de 21 milles. Les lacs à la Truite et Talon sont très profonds et d'une étendue assez considérable.

De la baie des Sables, un canal de trois milles conduit à la rivière Mattawa, laquelle se trouve utilisée jusqu'à la ville de Mattawa sur un parcours de 13 milles; là, par un nouveau percement de ¾ de mille, on débouche dans la rivière Ottawa.

Cette rivière forme en plusieurs endroits des lacs larges et profonds; on la suit jusqu'au lac des Deux-Montagnes (lac Oka). Parcours, 293 milles.

Du pied du lac des Deux-Montagnes jusqu'à Montréal (distance de 25 milles), on pourra suivre le cours du Saint-Laurent ou celui d'une bifurcation de l'Ottawa appelée rivière des Prairies, qui coule au nord de l'île de Montréal. La première de ces deux routes nécessiterait cinq milles de canalisation, et la seconde environ onze milles.

Par la première route le canal atteindrait le port de Montréal à son extrémité d'amont, et par la seconde le chenal maritime du Saint-Laurent au Bout-de-l'Ile, soit à onze milles en aval de l'extrémité est du port de Montréal et à dix-sept milles de l'édifice de la douane.

DISTANCES.

En prenant Port-Arthur ou Fort-William comme point de départ, la distance jusqu'à Montréal, par le canal projeté, est de 934 milles; pour arriver à Montréal par le lac Erié et le canal Welland, il faut parcourir 1,216 miles; par la voie de Buffalo et du canal Erié, la distance jusqu'à New-York est de 1,358 milles, soit une différence en faveur du parcours projeté de 282 milles, par comparaison à la route actuelle du Saint-Laurent, et de 424 milles, à celle de Buffalo-New-York.

En comparant la distance qui sépare Fort-William de Liverpool, par voie de Montréal et par voie de New-York, nous arrivons au résultat que voici:

	Milles.
Fort-William à Liverpool par le canal de la baie Georgienne..	4,123
" " New-York..	4,929

soit une différence de 806 milles en faveur du canal de la baie Georgienne,—voie de Montréal.

La carte des transports qui a été dressée pour être annexée au rapport montre d'autres voies, comparées par rapport à leur longueur. Cette carte est maintenant à la disposition du public.

DURÉE DU TRAJET.

La durée du trajet est augmentée par les chenaux étroits qui se trouvent sur le parcours et qui obligent à ralentir l'allure, et aussi, inévitablement, par le nombre des écluses. En calculant avec soin l'allure possible sur les différents biefs et en y ajoutant un délai d'environ trois quarts d'heure pour le passage de chaque écluse, le trajet entre la baie Georgienne et Montréal ne serait que de 70 heures, non compris les retards pouvant résulter du croisement des navires aux endroits resserrés.

CHENAUX.

Le canal maritime de la baie Georgienne nécessitera 28 milles de déblais, si l'on adopte le projet qui le relie au fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, après avoir traversé le lac Saint-Louis, et 34 milles si l'on choisit la route de la rivière des Prairies.

Quant à la longueur des chenaux qu'il faudra creuser, elle est d'environ 66 milles par fractions inégales. En outre, et afin de disposer de chenaux très larges, il faudra enlever certains obstacles sur une étendue de 14½ milles de route, obstacles qui occasionnent des hauts-fonds, donnent lieu à des courbures accentuées, etc.

Conséquemment, sur les 440 milles de cette voie de navigation, 108 milles nécessiteront des travaux d'excavation, étant donnée la présence d'écluses, de travaux d'approche, de canaux proprement dits, de chenaux, etc., etc., ce qui laisse 332 milles de rivières et de chenaux dans les lacs ne nécessitant aucune amélioration, sauf le surélèvement du niveau des eaux, ainsi qu'on l'a recommandé dans ce projet.

Tenant compte des 14½ milles obstrués, lesquels une fois débarrassés de tous obstacles offriront des chenaux à la fois libres et larges, on peut, en considérant la largeur de la route, établir les subdivisions suivantes:

Tranchées de 200 à 300 pieds de largeur, faites pour le canal, y compris les travaux particuliers de cette nature exigés aux écluses	28 milles.
Chenaux améliorés, berges submergées, 300 pieds de largeur	66 "
Chenaux libres, de 300 à 1,000 pieds de largeur et plus	346 "
Total	440 milles.

Les longueurs relatives du canal proprement dit et des chenaux pourront varier un peu, car on ne peut dire exactement où se terminent les uns et où commencent les autres.

Les côtés de toute tranchée pratiquée sous l'eau seront signalés par des encaissements de balisage ou par des faisceaux de pieux placés à des distances convenables, afin de marquer le chenal et de faciliter la navigation. Le long des courbures ces encaissements seront munis de feux, et l'on emploiera des feux de direction pour inquer la ligne de course des bateaux.

Sur tout le parcours du canal on élargira les courbures aux passages resserrés, ce qui permet de s'attendre à ce que les conditions de navigabilité soient aussi bonnes dans ces passages resserrés qu'elles le sont dans les chenaux des rivières Sainte-Marie, Saint-Clair et Détroit.

La profondeur de 22 pieds que l'on a assignée à la voie de navigation qui nous occupe, sera au moins égale à celle qui existe actuellement dans les chenaux qui relient les Grands lacs à la rivière Sainte-Marie, au lac au Foin, au canal qui traverse les basfonds de la rivière Saint-Clair, et à la rivière Détroit.

Depuis 1892, les améliorations que l'on a apportées aux chenaux de ces lacs ont été faites en prévision d'une profondeur d'eau de 20 pieds au-dessous de la moyenne des niveaux des eaux, telle que déterminée à partir de cette époque. Toutefois, depuis lors, les niveaux généralement admis pour les lacs Huron, Saint-Clair et Erié, ont baissé presque continuellement, le tirant d'eau disponible actuellement, résultant des variations du niveau des lacs, n'étant que de 17 à 19 pieds. (Rapport de l'ingénieur en chef des Etats-Unis, vol. V.)

On a, par conséquent, jugé nécessaire d'augmenter cette profondeur. Aussi, creuse-t-on quelques-uns de ces chenaux à 21 et 22 pieds, afin de disposer en toute sécurité et en tout temps d'un tirant d'eau de vingt pieds.

Il s'ensuit que le canal maritime de la baie Georgienne, d'une profondeur minimum de 22 pieds, pourra soutenir avantageusement la comparaison qui en serait faite avec l'un quelconque des chenaux susmentionnés, lesquels règlent le tirant d'eau des bateaux naviguant sur les grands lacs.

Ci-après, et selon la nature du terrain que l'on rencontrera, nous donnons la longueur en milles des déblais à effectuer dans les canaux et chenaux de la route projetée.

DÉBLAIS À SEC.

Roc, environ	25 milles.	
Terre, environ	13 "	
Terre et roc, environ	20 "	
		58 milles.

DÉBLAIS SOUS L'EAU.

Roc	18 milles.	
Terre	16 "	
Terre et roc	16 "	
		50 milles.
Total		108 milles.

Ce parcours comprend l'étendue de tous les endroits où l'on fera des dragages ou des déblais, que ce soit pour des tranchées du canal, pour le creusement des chenaux ou pour celui des hauts-fonds. Il se peut qu'un petit pourcentage des déblais que l'on suppose devoir faire sous l'eau soient faits à sec. Il en résulterait une diminution des dépenses. Au cours des estimations et dans tous les cas douteux, les excavations à pratiquer dans le roc sont considérées comme devant être faites dans du roc recouvert d'eau.

PORTS TERMINAUX.

Le port de Montréal devant être le terminus oriental du canal, l'estimation ne comporte pas de travaux à cet endroit. Lorsque le canal sera terminé, les vastes améliorations commencées ou projetées au port de Montréal offriront sans doute des avantages suffisants, même pour le surcroît de trafic que cette nouvelle voie de navigation y apportera, car les travaux du port devront naturellement répondre aux besoins du commerce.

L'entrée occidentale dans la baie Georgienne se fera au port de la rivière des Français; les navires ne feront qu'y passer pour se rendre aux ports terminaux déjà établis, et il suffira de faciliter la navigation en améliorant cette entrée. Ces travaux sont compris dans l'estimation.

POINT DE PARTAGE.

Le bief de partage comprend le lac Talon, la rivière Petite Mattawan, les lacs à la Tortue et à la Truite, que l'on surélèvera jusqu'à la côte 677, le lac Talon étant surélevé de 41 pieds, et les lacs à la Tortue et à la Truite d'environ 15 pieds au-dessus de leur niveau actuel. Les écluses, à chaque extrémité du bief de partage, sont disposées de telle façon que le niveau du grand lac ainsi créé puisse être abaissé jusqu'à la côte 671 sans nuire à la navigation. Outre le parcours large et libre qu'il offrira aux navires, ce lac remplira deux fonctions importantes: il recevra le trop-plein des eaux et assurera la régulation de l'écoulement pendant les mois de sécheresse.

Il résulte d'une soigneuse étude d'hydraulique, que la quantité d'eau utilisable au bief de partage, grâce aux réservoirs ainsi créés, sera de 540 pieds cubes par seconde durant toute la saison de navigation, volume équivalent à 24 éclusées par jour, ce qui permettrait en moyenne 24 sassements ou passages par jour, ou 5,040 par saison.

Si cette quantité d'eau au bief de partage devenait insuffisante, par suite du développement du trafic, on pourrait encore l'augmenter de 700 pieds cubes par seconde en créant des réservoirs supplémentaires à la source de la rivière Amable-du-Fond,

dont on détournerait le cours vers le bassin de partage. Cela pourrait se faire moyennant une dépense de $900,000.

Ces deux réservoirs seraient plus que suffisants pour tous les besoins, même en supposant le maximum de trafic possible.

DURÉE DE LA SAISON DE NAVIGATION.

Les époques de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur le canal seraient à peu près les mêmes que celles de l'ouverture et de la clôture de la navigation océanique au port de Montréal, à quelques jours près.

C'est la température au lac Nipissing, au bief de partage et aux biefs de la Mattawa qui règlerait ces époques. Des observations soigneusement conduites permettent de compter sur une moyenne de 210 jours de navigation par année.

ÉCLUSES.

On surmonte la différence de cote de 659 pieds entre Montréal et le bassin de partage, et celle de 99 pieds entre le bassin de partage et la baie Georgienne au moyen de 27 écluses d'une chute variant de cinq à cinquante pieds. Cependant, en adoptant la voie de la rivière des Prairies on n'aurait besoin que de 26 écluses.

Toutes les écluses seraient construites en béton.

Les navires des lacs ayant atteint une longueur de plus de 600 pieds, les sas devront être longs d'au moins 650 pieds et larges de 65 pieds. C'est sur ces dimensions que l'on base la présente estimation; mais dans le rapport, on donnera le coût supplémentaire pour des sas longs de 800 pieds et larges de 75 pieds. Dans tous les cas, la hauteur de l'eau au-dessus du busc sera de 22 pieds aux plus basses eaux.

BARRAGES.

Le projet comporte la construction de 18 barrages principaux et de 27 barrages secondaires, sans parler de ceux qui seront nécessaires pour établir les réservoirs d'alimentation.

En général, lorsque la quantité d'eau est de beaucoup supérieure aux besoins, on a adopté le système de barrages en enrochement. Aux endroits où il est important d'économiser l'eau pour les écluses, l'estimation est faite pour des barrages en béton, munis de vannes de retenue à madriers, sauf en certains endroits où l'on a cru devoir recommander les barrages à vannes " Stoney ".

EMMAGASINEMENT.

L'emmagasinement des crues de la rivière Ottawa est intimement lié à ce projet de navigation, comme étant très avantageux tant pour la navigation que pour l'utilisation des forces hydrauliques. On se propose d'y arriver en établissant de grands réservoirs, disposés de manière à recevoir pendant les crues le surplus des eaux, lesquelles s'écouleraient graduellement pendant les mois de sécheresse. Cette question sera étudiée dans le rapport, mais il est impossible de la traiter maintenant, car il manque encore certaines données nécessaires à la solution du problème.

FORCES HYDRAULIQUES.

Ce projet de canalisation modifiera complètement l'aspect de la rivière. Afin de faciliter les sassements, on a, en effet, éliminé les petits rapides, et, partant, amplifié la chute de l'eau en un point donné, ce qui facilitera beaucoup la captation des forces hydrauliques.. Comme la navigation exige la suppression des crues très prononcées, on devra construire des réservoirs d'emmagasinement aux biefs supérieurs de l'Ottawa

et de ses principaux tributaires. Pendant la saison des sécheresses on lâchera les eaux ainsi emmagasinées, ce qui augmentera d'autant le flot moyen producteur de forces hydrauliques.

Les données recueillies jusqu'à ce jour montrent que sur les rivières Ottawa et des Français, les travaux hydrauliques dont il s'agit pourraient fournir près de 1,000,000 de chevaux en toute saison; or, il est douteux qu'on puisse en développer plus de 150,000 aux basses eaux dans les conditions actuelles.

L'étude de cette question des forces hydrauliques est inachevée.

Il convient cependant de dire, dès maintenant, que ce projet ne modifierait pas les chutes de la Chaudière. Quant aux chutes non utilisées que l'on ferait disparaître et qui peuvent avoir été vendues ou louées par le gouvernement d'Ontario ou celui de Québec, on a tenu compte, dans l'estimation du coût éventuel, de leur expropriation. Dans bien des cas, sans doute, il sera possible de dédommager les intéressés en leur accordant certains avantages lors de la distribution des forces hydrauliques aux barrages.

Le rapport donnera de plus amples renseignements sur cette question.

DOMMAGES.

Dans le cas de plusieurs biefs, leur création occasionnera la submersion permanente d'une étendue de terrain considérable. La plus grande partie du sol ainsi perdu se trouve maintenant sous l'eau pendant quatre à six semaines chaque année. On a calculé, pour chaque bief, l'étendue de terrain submergé et les dommages à payer, et, dans l'évaluation des dommages qu'on ferait subir à des constructions, on a tenu compte, soit du coût de leur transport sur un point plus élevé, soit du prix de leur achat.

CONSTRUCTION.

Une soigneuse analyse des travaux à faire indique qu'il faudra de trois à cinq ans pour adjuger toutes les entreprises et commencer activement le travail de construction sur le parcours tout entier. A quelques-unes des sections où l'on devra faire d'importantes tranchées sous l'eau, l'ouvrage ne durera pas moins de cinq ans, malgré la meilleure main-d'œuvre et l'outillage le plus moderne. Il y a donc lieu de croire que le canal ne serait ouvert à la navigation que dix ans après le commencement des travaux, lesquels occasionneraient une dépense moyenne de $10,000,000 par année.

PRIX.

On a établi avec le plus grand soin les prix qui servent de base à la présente estimation; en général ils sont analogues à ceux que paye le ministère des Travaux publics pour des travaux de même nature. Ces prix ont été modifiés, lorsque cela est devenu nécessaire, par suite de conditions spéciales quant au lieu ou au genre de travail à accomplir.

RESUME DE L'ESTIMATION D'UNE VOIE NAVIGABLE, PROFONDE DE 22 PIEDS, ENTRE MONTREAL ET LA BAIE GEORGIENNE, VIA LES RIVIERES OTTAWA, MATTAWA ET DES FRANCAIS.

Route A.

Via Montréal, lac Saint-Louis, Sainte-Anne-de-Bellevue, chenal du Rocher-Fendu, Coulonge, Pembroke, Des Joachims, Mattawa, lac Talon, North-Bay, lac Nipissing et rivière des Français.

Ecluses, barrages, chenaux, encaissements, éclairage, dommages	$88,626,108
Dépenses éventuelles, travaux de l'ingénieur, administration, soit 10 pour 100	8,862,892
Emmagasinement des sous-bermes, réservoirs, téléphones, etc.	2,200,000
Total	$99,689,000
Canal d'alimentation au bassin de partage, s'il devient nécessaire	$ 900,000

Route B.

Même parcours que pour la route A, sauf que l'on suit la rivière des Prairies, au nord de l'île de Montréal, au lieu du lac Saint-Louis et du Saint-Laurent, en amont de Montréal.

Ecluses, barrages, chenaux, encaissements, éclairage, dommages	$83,354,508
Dépenses éventuelles, travaux de l'ingénieur, administration, soit 10 pour 100	8,335,492
Emmagasinement des sous-bermes, réservoirs, téléphones, etc.	2,200,000
Total	$93,890,000
Canal d'alimentation au bassin de partage, s'il devient nécessaire	$ 900,000

Note.—L'endommagement de la propriété est en partie compris dans l'estimation; on a dû en placer une certaine proportion sous la rubrique: Dépenses éventuelles. Pour la plupart des forces hydrauliques non utilisées, on a jugé que les propriétaires pourraient obtenir, à titre de dédommagement, des privilèges équivalents au barrage le plus rapproché. Il est difficile de fixer avec précision le montant des dommages, car, dans dix ans d'ici, ils seraient, probablement, bien plus considérables, les établissements industriels sur la rivière étant beaucoup plus importants. Aussi, on ne peut guère les prévoir exactement. Le montant des dommages pourrait donc augmenter de un ou deux millions suivant les conditions économiques riveraines, que les tribunaux pourront déterminer au moment de la construction. A. ST-L.

RÉSUME DE L'ESTIMATION, PAR ARTICLES.

ROUTE A.

Détail.		Quantité.	Prix.	Coût.
Déblais, roc, sous l'eau	yds cub	8,322,554	$1.50, $3.00 et $3.50	$23,982,780
Déblais, roc, à sec	"	18,574,496	$1.00 et $1.50	19,587,750
Dragage, terre	"	8,935,667	20, 25, 30 et 35 c.	2,140,073
Déblais, terre, à sec	"	10,836,537	20, 30, 35 et 45 c.	3,223,690
Béton des barrages, écluses et encaissements d'accès	"	1,841,259	$ 7.50	13,810,493
Béton des barrages, seconde qualité	"	60,698	4.50	273,139
Maçonnerie en granit pour écluses	"	2,474	50.00	123,700
Remplage en pierre, (barrages, berges, et en arrière des encaissements (cribs) et des bajoyers)	"	7,880,652	0.50	3,940,337
Remplage en pierres, (pierres perdues et pierres d'emprunt)	"	510,088	1.00	510,088
Revêtement des berges ou murs	"	114,300	2.00	228,600
Remplage en terre (barrages, berges et en arrière des bajoyers)	"	3,770,078	5, 10, 15, 25, 40, 50 et 60 c.	984,229
Cribs	"	1,910,102	$3.00 et $3.50	6,191,405
Charpentes	"	84,583	$1.35	114,186
Barrages de retenue à madriers, et machinerie				1,849,680
Assèchement				354,976
Portes d'écluses (acier)				2,610,106
Installation, et établissement à force motrice				875,920
Ponts, passages de voies ferrées				1,462,882
Phares, encaissements de balisage, éclairage				879,734
Dommage aux biens riverains, sources de force hydraulique, drainages, détournements de voies ferrées et publiques, etc				5,482,340
Total				$88,626,108
Dépenses éventuelles, corps d'ingénieurs, administration, soit 10%				8,862,892
Réservoirs d'emmagasinement des sous-bermes, d'alimentation ; téléphone, etc				2,200,000
Total				$99,689,000
Canal d'alimentation au bassin de partage, s'il devient nécessaire				900,000
ROUTE B.				
Estimation totale				$93,890,000

Il y a environ un an, on suggéra que deux ou trois des ingénieurs qui se sont occupés du projet dont il s'agit ici, soient envoyés en mission pour visiter quelques-unes des grandes canalisations fluviales et les canaux maritimes les plus importants, exploités ou actuellement en construction, afin de se renseigner sur les résultats obtenus ailleurs, et sur les améliorations désirables qui résultent de l'expérience actuelle; quoique aucune décision n'ait été prise à ce sujet, je suis néanmoins toujours d'avis que, vu l'importance de l'entreprise projetée—une des plus considérables de l'univers—le gouvernement sauvegarderait ses intérêts, si, avant d'entreprendre les travaux, il envoyait quelques-uns de ses ingénieurs étudier sur place le développement des principales voies navigables du monde, ainsi que les travaux d'art qu'elles comportent.

On espère que le rapport définitif paraîtra pendant la prochaine session parlementaire. Les nombreuses cartes et plans qui seront annexés au rapport sont achevés, et on en fait actuellement la lithographie.

La seule question qui ne sera pas traitée à fond dans le rapport, est celle de l'emmagasinement des sous-bermes de la rivière Ottawa, attendu qu'on doit en poursuivre l'étude, ce qui donnera lieu à des rapports supplémentaires qui seront publiés au fur et à mesure de la réception des renseignements nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. St. LAURENT,
Sous-ministre-adjoint et ingénieur en charge des études du canal.

PARTIE V

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1908

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 30 novembre 1908.

M. NAPOLÉON TESSIER,
Secrétaire, ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat, pendant les 12 mois terminés le 31 mars 1908.

Ce rapport, similaire à celui de l'année dernière, est accompagné d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes aériennes et sous-marines en opération, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis, et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires donnant des détails sur les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages sur toutes les lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

PUISSANCE DU CANADA

BUREAU PRINCIPAL: MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA.

(1er octobre 1908.)

EXÉCUTIF.

L'hon. William Pugsley, ministre des Travaux publics.
M. J. B. Hunter, député ministre des Travaux publics.

PERSONNEL DU BUREAU PRINCIPAL.

D. H. Keeley, surintendant général.
M. W. Crean, assistant technique.
J. E. Gobeil, assistant technique.
J. P. Demartigny, comptable, branche du télégraphe.
S. E. Bray, assistant comptable, branche du télégraphe.
Mlle A. Hardcastle, secrétaire du surintendant général.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A. B. McDonald, Meat-Cove, Cap-Breton, lignes télégraphiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

S. S. Macdonald, Kamloops, C.-B., lignes du Nord-Ouest et du sud de la Colombie-Britannique.

SURINTENDANCES.

Edwin Pope, Québec, sur. de dist., côte nord et du G. N. W.
J. C. Taché, sur. de dist., district de Chicoutimi et côte nord jusqu'à Bersimis.
E. H. Hétu, Longue-Pointe de Mingan, sur. de dist., côte nord, Bersimis-est.
P. Pouliot, sur. de dist., ligne de la quarantaine, etc., jusqu'à Grosse-Ile.
A. Malouin, sur. de dist., Pointe-Ouest, île d'Anticosti.
A. Le Bourdais, Les Meules, sur. de dist., îles de la Madeleine.
D. C. Dawson, Saint-Jean, N.-B., sur. de dist., réseau du Cap-Breton.
Mme C. C. Seeley, Grand-Manan, N.-B., sur. de dist., réseau de la Baie de Fundy.
J. McR. Selkirk, Leamington, Ont., sur. de dist., réseau de l'île Pelée.
Robt. C. Macdonald, Qu'Appelle, sur. de dist., Territoires du Nord-Ouest.
Wm. Henderson, Victoria, sur. de dist., Colombie-Britannique, sud.
C. S. Stevens, Kamloops, C.-B., surint. de la ligne Penticton.
J. T. Phelan, Vancouver, C.-B., sur. de dist., réseau du Yukon.
H. Gilchen, Whitehorse, T.-Y., sur. intérim. de dist., Atlin et frontière.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Moyenne annuelle de messages envoyés.
			Milles	Nd's.			
Terre-Neuve....	Port-au-Basque—Cap-Ray.....	1883	14	.....	14	2	
Nouv.-Ecosse....	Sydney-Nord—Meat-Cove (av. lig. de c.).	1880-02	167¼	.....			
"	A travers le chenal Bras-d'Or.....	1880	.....	½	168¼	18	
"	" St. Ann's Harbour.....	1887	....	¼			
"	" Ingonish Harbour.....	1887	.....	¼			
"	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head.....	1904	20		20	3	
"	Meat Cove—Ile Saint-Paul.....	1890	.....	20	23	1	
"	Sur l'île Saint-Paul.....	1890	3	...			
"	Mabou—Meat Cove.....	1887-00	109	.....	109	9	
"	Barrington—Cap Sable	1883	16	.....		à	
"	A travers le chenal de Bear-Point.....	1883	..	1½	17¾	loyer.	
"	" du phare.....	1883	.....	¼			
"	Mabou—Port Hawkesbury.....	1903	41¾	.....	73¾		
"	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre.....	1903	32	.....			
"	Saint-Pierre—Main-à-Dieu.....	1904	81¼	.		16	
"	Main-à-Dieu—Scatarie.....	1902	.....	1¾	125¾		
"	Sur l'île Scatarie.....	1904	7¼	.....			
"	Gabarous—Sydney-Nord.....	1904	35½	....			9,500
"	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head.....	1905	36	...	36	13	
"	Sydney-Nord—Eskasoni.....	1905	37½	....	37½		
"	Sydney-Nord—Petit Bras-d'Or (deuxième fil).....	1906	6	.....	6	.....	
"	Grande-Rivière—Enon.....	1907	19½	.....	19½	2	
	Port-Hood, embranchement de l'île. (Longueur de la ligne de ceinture.)						
"	Sur terre ferme à Port-Hood.....	1907	½	.....			
"	Port-Hood—Ile de Smith.....	1907	.....	2			
"	Sur l'Ile Smith ou Intérieure.....	1907	4	.....	13½	2	
"	Ile Smith à l'île Henry.....	1907	.. ...	3			
"	Sur l'île Henry ou Extérieure.....	1907	4	.....			
Nouv-Brunswick	Chatham—Escuminac.....	1885	42¼	.....	42¼	6	750
	Réseau de la baie de Fundy :						
"	Eastport—Campobello.....	1880	.....	1¾			
"	Sur la terre ferme d'Eastport.....	1880	½	.....			
"	Sur l'île Campobello.....	1880	7½	....			
"	Campobello-Grand-Manan	1880	.....	7¼	44¼	10	2,500
"	Sur l'île Grand-Manan.....	1880	25¼	.....			
"	Grand-Manan—Ile Cheney.....	1890	....	½			
"	Sur l'île Cheney.....	1890	¾	....			
"	Ile Cheney—Ile Whitehead.....	1890	.....	¾			
"	L'Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin.....	1900	.....	¾	¾		
Québec.....	Baie Saint-Paul—Chicoutimi	1881-04	98	.....	98	6	
"	Saint-Alexis—Baie Sainte-Catherine	1904	78	.....	78	5	
"	Malbaie—Sainte-Agnès.....	1904	14½	.....	14½	2	
"	Baie Saint-Paul—Petite-Rivière.....	1904	13	....	13	1	
"	Chicoutimi—Saint-Charles	1903	37	.....			
"	Sainte-Anne—Lac Claire.....	1903	15	.....	61	10	
"	Sainte-Anne—Saint-Fulgence.....	1903	9	.....			
"	Saint-Fulgence—Sacré-Cœur	1905	57½	.....	57½	4	
"	Malbaie—Baie Sainte-Catherine (2me fil).	1904	44¾	.....	44¾	.....	
"	Saint-Alexis—Chicoutimi (2me fil).....	1905	14½	.....	14½	.....	15,500
"	Saint-Charles—Saint-Henri-de-Taillon...	1907	24½	.....	24½	4	
	Ligne de la rive Nord :						
"	Malbaie—Baie Château	1881-01	1,028½	.. .			
"	A travers la rivière Saguenay.....	1883	.....	1¼			
"	Bersimis à Manicouagan.....	1883	.....	12	1090	66	
"	Manicouagan à Godbout.....	1883	.....	26			
"	Baie Chateau—Belle-Isle.....	1901	... .	22¼			
"	Bersimis—Godbout (ligne alternative) ..	1904-05	80	....	80		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Moyenne annuelle de messages envoyés.
			Miles.	Kt's.			
	Réseau de la quarantaine :						
Québec	Québec—L'Ange-Gardien	1885	13	...			
"	L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans	1885	...	¾			
"	Sur l'Ile d'Orleans	1885	29¼	...			
"	Ile d'Orleans—Ile Réaux	1889	...	2	52¾	8	2,000
"	Sur l'Ile Réaux	1889	2½	...			
"	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889	...	2			
"	Sur la Grosse-Ile (tout compris)	1885-94	3½	...			
"	Saint-Jean—Sainte-Famille (ceinture)	1904	5½	...	5½	1	
"	Saint-François—Baie Saint-Paul	1906	...	30	30		
"	Ile aux Grues à Montmagny	1905	...	3½	3½		
"	Ile aux Grues à la Grosse-Ile	1907	...	5	5		
	Réseau d'Anticosti :						
"	Gaspé—L'Anse à Fougère	1881	28	...			
"	L'Anse à Fougère—Anticosti	1881	...	44¼	316½	9	800
"	Sur l'Ile d'Anticosti	1881-90	223¼	...			
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan	1890	...	21			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
"	Meat-Cove, C.B.—Ile de la Madeleine	1880	...	55			
"	Sur l'Ile de la Madeleine	1881-02	83½	½			
"	Grosse-Ile—Ile Bryon	1902	...	11			
"	Ile Bryon—Anticosti	1902	...	*	158	13	2,200
"	Sur l'Ile Bryon (ceinture)	1903	1	...			
"	House-Harbour—Pointe-Basse (ceinture)	1902	4	...			
"	Pointe-Basse—rive Sud (ceinture)	1905	3	...			
	Réseau de l'île Pelée :						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	...			
"	Dock de Leamington—Ile Pelée	1901	...	1	42½	10	1,500
"	Sur l'Ile Pelée	1889-00	13½	...			
Nord-Ouest	Qu'Appelle Edmonton	1883	625	...	625	16	
"	Moosejaw—Montagne des Bois	1885	90½	...	90½	2	
"	Montagne des Bois—Willow Bunch	1904	38	...	38		
"	Edmonton—Ag. des sauv et Stoney Plain	1904	24	...	24	5	
"	Edmonton—Athabaska Ldg	1904	98	...	98		
"	Lac aux Canards—Batoche	1902	9	...	12½	3	18,000
"	Lac aux Canards—Agent des sauvages	1902	3½	...			
"	Edmonton—Saint-Albert	1887	9	...	36	3	
"	Saint-Albert—Qui-Barre et Alexandria	1902	27	...			
"	Lloydminster (ceinture) près de Pitt	1904	22	...	22	1	
"	Victoria—Andrew et Whitford	1904-05	11½	...	11½	2	
"	Qu'Appelle—Lipton (ceinture)	1906	11	...	11	1	
"	Saddle Lake—Ecole Industrielle	1900	6½	...	6½	1	
"	Kamsco—Agent des sauvages	1907	6½	...	6½	1	
Colombie-Angl.	Victoria—Cap-Beale	1891	118	...	118	6	1,600
"	Nanaïmo—Comox	1893	81	...	81	10	
"	Parksville—Alberni	1895	29½	...	86½	2	9,500
"	Alberni—Cap-Beale	1899	57				
"	Alberni—Clayoquot	1902	96¾	...	96¾	9	900
"	Kamloops—Lower Nicola	1899	67	...	67		1,000
"	Lower Nicola—Penticton	1905	168	...	168	32	4,500
"	Vernon—Kilowna	1905	35	...	35		750
"	Kilowna—Penticton	1906	45	1½	46½		
"	Golden—Windermere	1901-02	92	...	92	4	1,500
"	Sta. Duncan—Salt Spring Isl. et Extens.	1902-04	24	¾	24¾	5	500
	Vernon—Lumley	1907	18	...	18	1	

* Cette section de câbles, 93 nœuds, a été retranchée en 1906.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Fin.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur.			Nombre de bureaux.	Moyenne annuelle de messages envoyés.
			Lignes aériennes.	Câbles.	*Total.		
			Milles	Nds			
Yukon	Ashcroft—Dawson et frontière	1899–01	1845				
"	Hazelton—Port-Simpson et Aberdeen	1901–02	202½				
"	Tagish—Cariboo Crossing	1901	18				
"	150 mile Sta.—Quesnelle Forks	1902	64	....	2,252½	68	32,000
"	Ashcroft—Lillooet	1896	62				
"	Quesnelle—Barkerville	1887	61				
"	Ashcroft—Quesnelle (fil local)	1878–87	215	.....	215		
	Total	.....	6,929¼	296¼	7,225½	393	105,000

* Afin de trouver plus facilement le total, les nœuds sont considérés comme des milles ordinaires.

RAPPORT DU SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT POUR 1907-8.

NOTES EXPLICATIVES.

L'état tabulaire qui précède ce rapport indique le nombre total de milles, etc., de lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. Les autres lignes, qui ont été subventionnées ou construites et transférées par l'état et des compagnies privées ne sont pas comprises dans cette liste.

Dans les pages suivantes on s'occupe des faits spécifiques qui ont eu lieu durant l'année; et en outre de ce qui s'est fait, pour les exercices précédents, on donne sous forme de rapports séparés, ci-annexés, toutes les données qu'il a été possible d'obtenir des surintendants de districts, les susdits rapports seront mentionnés sous les différents titres des districts. Lorsqu'il ne se rattache aucune mention particulière à une ligne ci-dessus mentionnée,, on doit comprendre qu'elle a été exploitée d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année, sans qu'il y ait eu aucun changement depuis les rapports annuels précédents.

TERRE-NEUVE.

La ligne entre le Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

Cap-Breton.—Au mois d'août 1907, on a établi une communication avec le phare situé à l'extrémité de l'île Port-Hood, au moyen d'une ligne à double fil, raccordée au câble, formant ainsi une ceinture depuis le bureau de Port-Hood et la réunissant au circuit de la ligne principale. Une longueur de câble d'un nœud, que l'on se proposait d'utiliser à un autre endroit, fut posée entre la terre ferme et l'Ile Intérieure. Les diverses longueurs des câbles et des lignes aériennes sont données dans la liste au commencement de ce rapport.

Une ligne d'embranchement, avec un bureau d'opérateur à Grande-Rivière, a été construite, dans le cours de l'année 1907, le long du chemin conduisant à Loch Lomond (12½ milles) et à Enon (4 milles plus loin). On a l'intention de faire passer cette ligne à travers le pont Victoria, et de là jusqu'à Gabarus, de manière à avoir une route alternative pour le trafic de cette section. Des bureaux ont été ouverts à Loch Lomond et Enon; Mme J. Fraser a été nommée télégraphiste au premier poste, le 19 février 1908; et Mlle Bingham a été placée temporairement à Enon, le 3 mars 1908, comme maîtresse télégraphiste, avec Mme E. McDonald, télégraphiste en charge du bureau.

Dans le rapport du surintendant de district M. D. C. Dawson (contenu dans l'annexe n° 1), il est fait mention des nouveaux bureaux établis, ainsi que des changements du personnel, sur les lignes du Cap-Breton.

Dans le courant de l'automne dernier les poteaux ont été renouvelés sur la ligne entre Meat-Cove et Ingonish. Comme on l'a déjà fait auparavant, le bois d'épinette rouge (tamarac) pris le long de la route a été utilisé pour cet ouvrage.

Câble de l'Ile Saint-Paul.—La connexion, à cet endroit, a encore été interrompue le 7 janvier 1908, et il a fallu attendre l'arrivée du bateau préposé aux câbles.

Remarque.—Aussitôt qu'il a été possible, le steamer *Tyrian* a été équipé pour la saison, et expédié pour réparer ce câble, la communication a été rétablie le 13 juin 1908.

Iles de la Madeleine.—Le câble entre Meat-Cove et Old-Harry, qui avait été brisé et réparé l'année précédente, a été rompu de nouveau, le 31 mai 1907. Le steamer *Tyrian* y fut envoyé le plus promptement possible et la rupture fut réparée le 11 juillet suivant. Le rapport du surintendant de district, M. A. Le Bourdais (annexe

n° 2) fait mention de toutes les conditions locales et des opérations des différentes parties de la ligne aérienne, durant tout le cours de l'année.

Câbles de l'île Bryon.—Dans le rapport de l'année dernière on a mentionné que cette partie des câbles, entre l'île Bryon et la Grosse-Ile (Iles de la Madeleine), après une longue interruption avait été réparée le 28 juillet 1906; depuis cette époque la ligne s'est maintenue en bon ordre. Le reste du câble entre l'île Bryon et l'île d'Anticosti, a été tiré à bord du steamer *Tyrian,* dans le cours de la saison 1907, et placé dans sa boîte, et utilisé ensuite pour les réparations nécessaires, etc., dans d'autres localités.

Ile d'Anticosti.—Voir le rapport (annexe n° 3) du surintendant de district, M. A. Malouin. Les câbles se raccordant à l'île ont été en bon ordre pendant toute l'année.

Baie de Fundy.

Depuis que la section de Grand-Manan et de Campobello a été réparée en mai 1907, les différents câbles formant le réseau de la Baie de Fundy se sont maintenus en bon ordre jusqu'à la fin de l'exercice financier. Les conditions et l'opération des lignes aériennes sont pleinement détaillées dans le rapport du surintendant de district, Mme C. C. Seely (annexe n° 4).

Réseau de la côte Nord et Chicoutimi.

Les conditions et l'opération de cette ligne, mentionnées dans le rapport de l'année dernière, se sont maintenues sans interruption et d'une manière satisfaisante. On trouvera dans le rapport du surintendant de district, M. J. C. Taché (annexe n° 5) tous les détails concernant le prolongement de l'embranchement Chicoutimi et Saint-Charles, ainsi que les réparations générales faites aux chemins et aux ponts, afin de garder en bon ordre la ligne télégraphique dans les diverses divisions du district de Chicoutimi.

Le long de la côte nord, à l'est de Bersimis jusqu'au détroit de Belle-Ile, la ligne a été maintenue en bon ordre. Des équipes de travaillants, sous la direction de réparateurs de ligne compétents, ont comme dans les années précédentes, fait les divers travaux nécessaires de réparation dans les diverses sections de la ligne. Des ponts ont été renouvelés, ainsi que des huttes d'abri, etc., etc.

Les changements et nouvelles nominations sont mentionnés dans le tableau contenant un état des employés, des agences, etc., le tout compris dans l'annexe.

RÉSEAU DE LA QUARANTAINE.

Câble de l'Ile-aux-Grues.—Comme le câble, entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny, a toujours été exposé à être brisé par les ancres des vaisseaux, et pour cette raison n'offrait pas de garantie suffisante, le steamer *Tyrian* a déposé, en septembre 1907, un câble d'une longueur de 5:12 nœuds entre l'Ile-aux-Grues et la Grosse-Ile, s'ajoutant ainsi au réseau de télégraphe de la quarantaine.

Ces deux câbles, ainsi que celui de l'Ange-Gardien, ont été brisés dans le cours de l'hiver mais réparés par le surintendant local, aussitôt après le départ des glaces, au commencement du printemps. REMARQUE.—Les périodes d'interruption ont été comme l'indique le tableau ci-dessous, les réparations n'ayant pu se faire qu'après l'expiration de l'exercice financier.

SECTION.	INTERRUPTION.	RÉPARATION.
Ile-aux-Grues—Grosse-Ile	Janvier 1908	17 mai 1908
Ile-aux-Grues—Montmagny	Décembre 1907	5 juin "
Ange-Gardien—Saint-Pierre	" "	12 mai "

Câble de l'Ile-aux-Coudres.—En décembre 1907, ce câble fut interrompu et réparé le 20 juin par M. Pouliot, le surintendant de district; l'appareil de téléphone nécessitant aussi des réparations fut mis en bon ordre.

Câble de la Baie Saint-Paul à Saint-François.—Ce câble fut aussi brisé par les glaces en décembre 1907, et pour le réparer on aurait été obligé d'avoir recours au steamer *Tyrian,* mais alors un arrangement ayant été pris avec la compagnie de télégraphe G.N.W., pour l'entretien de ce câble, comme le mentionne le rapport de l'année dernière, aucune action ne fut prise à ce sujet.

Tous les détails concernant l'opération et le maintien du réseau de la quarantaine sont donnés dans le rapport (annexe n° 6) de M. J. R. Pouliot, surintendant de district, à Saint-Jean, Ile d'Orléans.

ONTARIO.

Ligne de l'Ile Pelée.—Le câble de l'Ile Pelée s'est encore brisé, le 10 février 1908, et il y a eu interruption continue jusqu'après l'expiration de l'exercice financier. Pour faire les réparations requises il fut nécessaire de poser un câble neuf de ½ nœud de longueur pour remplacer les parties endommagées. La connexion fut rétablie par le surintendant de district, le 15 juin).

En vue d'améliorer le service de cette ligne et de donner plus de satisfaction au public, on prend actuellement les moyens nécessaires pour reconstruire une partie de la ligne sur la terre ferme. Les sections de ligne sur la terre ferme et sur l'île seront divisées en deux circuits séparés, de manière à pouvoir y installer un nombre additionnel de stations de téléphone dans les deux divisions.

Le rapport (annexe n° 7) de M. J. McR. Selkirk, surintendant de district, démontre—sauf pendant la période d'interruption—que cette ligne a été maintenue en opération d'une manière satisfaisante durant le cours de l'année.

Nord-Ouest, Colombie-Anglaise et Yukon.

On trouvera dans les rapports séparés (annexe n°s 8-12) des surintendants de chaque district, un état des opérations durant le cours de l'exercice financier, dans ces divisions du service télégraphique. Comme pour les douze mois précédents, le tout présente un aspect très satisfaisant.

Service télégraphique en général.

Navire "Tyrian" préposé aux câbles.—Nous regrettons beaucoup d'avoir à mentionner un accident déplorable qui eut lieu, le 28 novembre 1907, dans la cour des usines du chemin de fer, à Halifax, et causa la mort du commandant de notre vaisseau préposé aux câbles. Le capitaine O'Leary sera longtemps regretté.

Le *Tyrian* a été très employé et avec succès durant la saison, comme le démontre le rapport (annexe n° 13) de M. A. B. McDonald, qui, comme les années précédentes, a rempli les fonctions d'électricien.

Depuis la mort du capitaine O'Leary, le navire a été commandé par le capitaine Alex. Dixon, auparavant premier officier. Les réparations générales faites au vaisseau, pendant l'hiver de 1906-7, l'avait rendu propice à prendre la mer à la minute, et ce navire était prêt pour le service à la fin de l'exercice financier.

Lignes télégraphiques du Dominion.—Comme matière d'intérêt général, et en continuation du rapport soumis l'année dernière, les dernières données en notre pos-

session, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans le Dominion, sont comme suit:—

Canada.	Longueur en milles.			Longueur du fil en milles.			Nombre de bureaux.
	Sur terre.	Sous terre.	Total.	Sur terre.	Sous terre.	Total.	
Great North Western Telegraph Co	11,775	.....	11,775	48,652	.....	48,652	1,360
Canadian Pacific Telegraph	10,292	2	10,294	50,952	57	51,009	1,150
Western Union Telegraph Co	2,610	28	2,638	9,805	44	9,849	219
Service télégraphique de l'Etat	6,929	.....	6,929	6,929	.....	6,929	393

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention:—

1907-08.	Dépenses.	Revenu.	Observations.
	$ c.	$ c.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'	2,973 89	1,325 53	
Baie de Fundy, lignes de la	1,688 21	822 91	
Gaspé	.....	24 66	
Escuminac, lignes de	1,010 16	218 11	
Iles de la Madeleine	5,247 27	1,473 26	
Agence de la Pointe aux Pères	500 00		
Lignes du Cap-Breton	18,053 17	3,031 20	
Côte nord (est de Bersimis)	18,101 51	5,198 94	
" (ouest de Bersimis)	13,017 77	2,251 36	
Réseau de la quarantaine	4,332 80	508 01	
Navire-câble *Tyrian* :—			
Entretien, renouvellement de l'outillage, etc.	49,621 68		
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, et dépenses contingentes du golfe en général	12,224 49		
Ontario :—			
Réseaux de l'île Pelée	588 09	253 35	
Réseaux des Territoires du Nord-Ouest	31,667 83	7,132 87	
Colombie-Britannique :—			
Alberni-Cap-Beale	344 00	59 88	
Alberni-Clayoquot	3,834 27	668 01	
Golden-Windermere	2,855 93	1,036 25	
Kamloops-Nicola-Penticton } Vernon-Kelowna }	7,663 10	12,466 79	
Nanaïmo-Comox	3,542 18	4,291 77	
Vancouver-Salt Spring	139 82	305 27	
Victoria-Cap-Beale	6,018 12	923 40	
C.-B., service général	3,602 06		
Yukon :—			
Ashcroft-Dawson	196,997 08	80,440 96	
Service télégraphique en général	2,543 91		
Total	386,567 34	122,432 53	

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES.

A la fin du mois de mars 1908 les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la Compagnie du téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit

spécial, numéro 337, se sont élevés à la somme de $13,651.25. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères:—

Ministère.	Bureaux.	Résidences.	Coût annuel.
			$ c.
Agriculture	8	5	515 00
Auditeur général	7	1	270 00
Recensement	1	1	85 00
Douanes	7	2	370 00
Police fédérale	8	3	433 00
Cour de l'Echiquier	1	2	120 00
Finances	5	4	370 00
Gouverneur général (y compris système privé)	5	3	432 75
Chambre des Communes	15	3	777 50
Affaires des Sauvages	4	1	205 00
Revenu de l'Intérieur	4	3	320 00
Intérieur (y compris ligne de l'Observatoire)	37	6	1,675 00
Musée géologique	3	2	185 00
Justice	6	11	653 00
Ministère du Travail	1	3	155 00
Gendarmerie à cheval	2	2	145 00
Marine et pêcheries	14	8	881 00
Milice et Défense	25	12	1,510 00
Ministère des Mines	1	0	50 00
Bibliothèque du Parlement	3	0	120 00
Conseil privé	3	6	365 00
Ministère des Postes	9	4	505 00
Travaux publics (y compris travaux sur la rivière Ottawa)	31	16	1,936 00
Impressions et papeterie	5	2	300 00
Chemins de fer et Canaux	7	5	520 00
Hôtel des Monnaies	1	0	35 00
Secrétaire d'Etat	2	4	238 00
Sénat	6	0	225 00
Ministère du Commerce	3	4	255 00
	224	113	13,651 25

TABLEAUX ANNEXES.

Les états tabulaires ordinaires des lignes et des bureaux du personnel, etc., du service télégraphique annexés à ce rapport, contiennent toutes les additions et tous les changements faits jusqu'au 31 mars 1908.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

OTTAWA, 30 novembre 1908.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRE-NEUVE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Mémoire.
		Milles	$ c.	
1	Port-aux-Basques	0	50 00 ou commission.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
2	Cap-Ray (phare)	14	50 00 "	
	Totaux	14	100 00	

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-aux-Basques avec la ligne aérienne de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie-du Renard	0	Geo. Cabot	300 00	13 mai 1900	Salaire de $200 augmenté depuis décembre 1902.
2	Pointe Heath	23	C. Hubert	50 00 ou commission 200 00 par année	1er août 1900 1er sept. 1907	Agence locale. Station de raccordement avec câble.
3	Phare de la Pointe Sud	32½	E. Leprise	50 00 ou commission	1er juillet 1903	
4	Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	240 00 par année	7 " 1881	
5	Lac Salé	52½	Jos. Bourget, télégrap. Mme Bourget, télégr.	360 00 " " 50 00 " "	17 " 1906 " " "	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pte Sud-Ouest.	15	A. Z. Lemieux	420 00 " "	1er juillet 1901	Augmenté de $300 depuis mai 1903.
....	Rivière Jupiter	7		50 00 ou commission		
....	Rivière à la Loutre	17½		50 00 "		
....	Rivière Bescie	22		50 00 "		
....	Cap de l'Aigle (Baie Ellis).	10	Jas. Duguay	50 00 "	20 juin 1906	
7	Phare de la Pointe-Ouest	9	A. Malouin, sur. de dist. " " télégraph. Liz. " subst. télégr.	344 00 par année 480 00 " 50 00 "	1er août 1900 10 " 1881	Temporaire.
8	Baie des Anglais	3	F. Cabot	300 00 "	1er juillet 1882	
....	Baie Mechastic (atterrisage du câble)	14½				
	Totaux	223½		3,044 00		

La Pointe Sud-Ouest se raccorde à L'Anse à Fougère, Gaspé, par un câble 44¼ nœuds ; et de la baie Mechastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

0	L'Anse à Fougère		Thos. Dupuis	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification.*
1	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	540 00	16 oct. 1881	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G. N. W. Le salaire était de $420 par année avant le 1er décembre 1903.
		28		557 00		

* Ce paiement a été fait à M. N. Bernier avant octobre 1903.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

Section des Iles de la Madeleine.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou commission	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 50 "	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	I. G. Binet, répar. gén. Mme A. Binet	400 00 " 50 00 "	1er déc. 1900 1er " 1881	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
4	Phare de l'Etang-du-Nord.	1	N. Arseneault	50 00 "	1er sept. 1891	Ligne de ceinture à 2 fils.
5	Ile-aux-Meules	5	W. Leslie	Commission 25 p. 100	20 mai 1897	
6	Ile-aux-Meules, ouest	.....	A. LeBourdais, sur. dis. Mme Lebourdais, télég. J. J. Lebourdais	720 00 " 50 00 " 37 00 par mois	17 août 1880 15 sept. 1893 25 mai 1904	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir. Les appoint. étaient de $600 par année antér. au 1er mai 1904. Aide temporaire.
7	Havre-aux-Maisons (câble d'½ nœud)*	3	Camille Delaney	50 00 ou commission	1er juin 1903	
8	Ile aux Loups	28½	.....	.....	.....	
9	Grosse-Ile	11	N. Clark J. Quinn	360 00 ou commission 50 00 "	1er juin 1888 1er déc. 1902	Pour station de réponse. Les allocations étaient de $200 antérieusement au 1er déc. 1902, et commission pour agence locale.
10	Grande-Entrée	11	Mme F. Atkins	50 00 "	18 fév. 1882	
11	*Pointe Basse, ligne de ceinture à fils de Havre-aux-Maisons	4	H. Arseneau	50 00 "	1er août 1902	
12	Rive sud, ligne de ceinture à 2 fils	3	E. Chevrier	50 00 "	1er juillet 1905	
13	Ile Bryon	1	W. Dingwell	150 00 "	1er janv. 1903	Ligne de ceinture à 2 fils du terminus des câbles de la Grosse-Ile et d'Anticosti.
		97½		2,130 00		

La Grosse-Ile est mise en communication à Old-Harry avec Meat-Cove, C.-B., par un câble de 55 nœuds ; elle est aussi raccordée à l'Ile Bryon par un câble de 11 nœuds, et delà à la Pointe-Heath, sur l'Ile d'Anticosti, par un autre câble de 99 nœuds.

SECTION DU CAP-BRETON.

1	Meat-Cove	0	Mlle H. L. McEachern	50 00 ou commission	1er sept. 1907.	Clos le 31 août 1906 et reouvert le 18 juin 1907.
2	Baie Saint-Laurent, y compris raccordement des câbles	14	V. Therriault	720 00	1er mai 1902.	Station de raccordement avec câbles à la Baie St-Laurent au lieu de Meat-Cove depuis le 1er septembre 1906. La commission est de 25 p. cent sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Baie Aspy	5	L. Y. Nichols	50 00 ou commission	1er juil. 1894.	
4	Dingwell (ligne de ceint.)	$3\frac{3}{4}$ / $2\frac{3}{4}$	Joe O'Brien	50 00 "	1er nov. 1907.	Cette ligne de ceinture qui traversait autrefois la Pointe Blanche, a été fermée.
5	Cap-Nord	3	N. A. McDonald	50 00 "	13 mai 1904.	
6	Havre de Neil, mi-chem. / ligne de ceinture	11 / $1\frac{3}{4}$	M. McLeod	50 00 "	1er avril 1887.	
7	Ingonish, Baie-Nord	9	Mme S. S. Burke	50 00 "	1er juin 1884.	J. M. Burke, ancien agent, décédé.
8	Ingonish, Sud	$10\frac{1}{2}$	Geo. Brewer	50 00 "	7 mai 1899.	
9	Ingonish-Ferry	2	Anna McLeod	50 00 "	1er oct. 1903.	
10	French Riv. (câble $\frac{1}{4}$ de n'd)	21	John McDonald	50 00 "	1er avril 1899.	
11	Indian-Brook	5	Sadie McDonald	50 00 "	1er fév. 1907.	
12	Murray (ligne de ceint.)	14 / 10	R. B. Matheson	50 00 "	29 janv. 1902.	
13	Englishtown, câble $\frac{1}{4}$ de n'd	7	W. Bingham	120 00 et commission 25 p. c. rec. et chs	19 juil. 1882.	Pointe de direction pour la ligne de Baddeck.
14	South-Gut, Ste-Anne (ligne de ceinture)	5	Rachael Morrison	50 00 ou commission	1er sept. 1904.	Clos le 31 décembre 1899.
15	Baddeck (ligne de ceintuoe)	13	L. M. Anderson	100 00 et 25 p. c. rec. et chs.	17 juin 1904.	Appointements—$120 par an antérieurement à cette nomination de M. A. Anderson.
	Englishtown (ligne de cein.)	18				Cette ligne de ceinture jusqu'à Baddeck part et retourne à Englishtown.
16	Kelley's-Cove, Campbellton-Nord	6	J. S. Burchell	50 00 ou commission	7 juil. 1904.	
17	Gr.-Bras-d'Or câble, $\frac{1}{4}$ de n.	$2\frac{1}{2}$	D. Livingston	100 00	1er janv. 1889.	Augmenté de $50 à $100 depuis le 1er novembre 1904.
18	Sydney-Nord	$12\frac{1}{2}$	W. U. Tel. Co	Commis'n seul.		La commission est de 50 pour 100 sur les dépêches locales, et de 25 pour 100 sur les dépêches de plein parcours ; elle couvre la surveillance de la ligne et un bureau à Sydney-Nord.
	Sections des réparateurs.					
	Meat-Cove—Sugar-Loaf		M. McAskill	80 00	1er avril 1898.	
	Sugar-Loaf—Ingonish		Charles Smith	100 00	1er " 1898.	Augmenté de $80 depuis le 1er juin 1903.
	Ingonish—Englishtown		R. A. McDonald	100 00	1er " 1898.	
	Englishtown—Baddeck		D. McAulay	60 00	1er nov. 1904.	
	" Sydney-Nord		Dan Campbell	100 00	14 juil. 1903.	
	Murray—Indian Brook		John Smith	25 00	17 juin 1902.	
	Ingonish		S. S. Burke, réparat. gén.	420 00	1er avril 1904.	Le paiement comprend louage de cheval.
		$176\frac{3}{4}$		$2,575 00		

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP ET MEAT-COVE, C.-B.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	120 00 par année	1 avril 1887	
2	Strathlorne	9	Rosela McLean	50 00 ou commission		Bureau clos le 13 janvier 1907.
3	Ville d'Inverness (Broad Cove)	11	Helen McLean	p.c. rec. et ch.		Sous-gérant depuis le 18 mars 1907.
4	Margaree-Sud-ouest	12	D. D. McFarlane	50 00 par année		La commission de 25 p. 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Où 50 pour 100 de commission est payé—il n'y a pas de garantie pour la somme.
5	Havre de Margaree	5	A. B. C. McLean	50 p.c. chs. et rec.		
6	Margaree, N.-E. (fils de la ligne de ceinture)	10 8	Mme. J. D. Ross	50 00 ou commission	1 fév. 1898	
7	Grand-Etang		G. Doucet	50 00 "	13 sept. 1902	Ce bureau a été fermé depuis le 31 mars 1905.
8	Chéticamp	8	Chas. J. Au Coin	50 00 "	3 août 1905	
9	Baie Plaisance	27	Mme. G. P. McIntosh	50 00 "	1 sept. 1907	
10	Cap Saint-Laurent	15	Mme. C. Jamieson	50 00 "	1er juin 1904	
	Meat-Cove	4	*Voir* Ligne de Meat-Cove D. C. Dawson, S. de dist.	720 00 "	1 " 1887	Le salaire a été augmenté à $60 par mois le 1er juillet 1907.
	Sections des réparateurs.					
	Mabou—Strathlorne		A. G. McDougall	40 00 par année	3 nov. 1902	
	Strathlorne—Margaree, S.-O.		J. D. McFarlane	40 00 "	4 juin 1902	
	Margaree, S.-O.—Havre de Margaree		Alex. McFarlane, aîné	40 00 "	4 " 1902	
	Havre de Margaree--Grand Etang		H K. McLean	25 00 "	1er juin 1905	
	Chéticamp		Joseph L. Chaisson	40 00 "	1er " 1905	
	Chéticamp—Barren		J. G. Chaisson	40 00 "	1 juillet 1905	
	Barren—Baie Plaisance		J. A. McLean	40 00 "	20 " 1903	
	Baie Plaisance--Polits-Cove		K. Fraser	40 00 "	20 " 1903	
	Polits-Cove — Halfway Shanty		E. Fraser	30 00 "	20 " 1903	
	Halfway Shanty — Meat-Cove		R. Fraser	40 00 "	20 " 1903	
	Réparateur général		V. A. McLellan	420 00 "	1er mars 1905	Le salaire comprend les services d'un cheval.
	Totaux	109		1,415 50		

SECTION DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI.

	Boularderie.	Voir ligne de Meat-Cove.					
	Sydney-Nord.						
1	Petit-Bras-d'Or.	5	Melle D. Edna Grantmyer.	$50 00 ou commission..	1er déc.	1906	La commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Pointe Alder (lig. de ceint.)	5	Mme John Arsenault.....	50 00 " ..	1er "	1906	
3	Pointe Groves....	3	Mme Mary Dunlop.....	50 00 " ..	1er "	1906	
4	Hillside	4	Mme Christina McKenzie..	50 00 " ..	1er fév.	1907	
5	Boularderie-Ouest	4	John McIntyre..... .	50 00 " ..	1er jan.	1907	
6	Boularderie, rive sud.....	3	Donald McRae.	50 00 " ..	1er "	1907	
7	Pointe Claire.....	4	Mme M. McLeod.....	50 00 " ..	1er déc.	1906	
8	Upper Kempt Head. . ..	7	Mme Murdock McKenzie..	50 00 " ..	6 oct.	1904	
9	Ross Ferry.....	6½	Robert Campbell.....	50 00 " ..	6 "	1904	
10	Boularderie-Centre.....	6	Mme J. B. McKenzie.	50 00 " ..	6 "	1904	
	Grand-Bras-d'Or..... ...	7½	Voir ligne de Meat-Cove ..				
		55					
	Eskasoni.						
	Sydney-Nord.....						
1	French-Vale..... ...	11	John J. McLean...	50 00 " ..	25 mars	1907	
2	Lac Gillis.....	5	Daniel H. Gillis.....	50 00 " ..	28 février	1907	
3	Baie de l'Est	4	Melle M. L. McNeil	50 00 " ..	18 "	1907	
4	Baie de l'Est, côté nord. ..	6	James J. Gillis.	50 00 " ..	15 janv.	1907	
	Eskasoni	5	Sadie McMillan.....	50 00 " ..	6 déc.	1907	
5	Baie du Château	6	Melle Maria McDonald ...	50 00 " ..	10 janv.	1907	
		37					
	Sections de réparations.						
	Pointe-Alder—Little-Bras-d'Or..	.....	Capitaine John Arsenault..	50 00			
	Grand-Bras-d'Or — Upper Kempt Head.....	.....	J. A. C. McKenzie..	50 00			
	Petit-Bras-d'Or — Upper Kempt Head.	.....	R. R. McKenzie..	50 00	.....		Nominations datées du 1er juin 1907.
	Sydney-Nord—Lac Gillis..	. . ....	Angus J. McLean.....	50 00			
	Lac Gillis—Eskasoni.....	..... .	Duncan Gillis.....	50 00			
	Réparateur général.....	....	Joseph Logue.....	540 00	.....		Salaire augmenté, le 1er mars 1907, de $420 à $540 par année.
		92		1,540 00			

La station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des Iles de la Madeleine par un câble à Old-Harry-Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphone sur cette dernière ligne.

1	Ile Saint-Paul.....	3	S. C. Campbell.....	50 00	1er oct.	1890	Ligne à travers l'île, d'Atlantic-Cove à l'Anse Trinité.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE LÉTAT—*Suite.*

RESEAU DE SYDNEY-NORD—MEAT-COVE ET PORT-HAWKESBURY.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Memoire.
		Milles.		$ c.		
	Mabou	0	.....	.....	.....	(Voir Mabou—Section Meat Cove.)
1	Port-Hood	10	D. J. McDonald	50 00*	1er juillet 1903	
2	Judique	10	E. McDonald	50 00	.....	
3	Craignish (Craigmore)	8	Allan Cameron	50 00	1er " 1903	
4	Port-Hastings	10	Mlle M. McFarlane	50 00	1er " 1903	
5	Port-Hawkesbury	3¾	Mlle E. McDonald	120 00	1er " 1903	
6	Rivière-Bourgeois	26	M. E. Boyd	50 00	1er " 1903	
7	Saint-Pierre	6	R. C. Morrison	100 00	.....	Batterie principale à Saint-Pierre.
8	Lower-Lardoise (½ mille de ligne de ceint.)	7¼	Mlle Mary M. Finlayson.	50 00	22 juin 1905	
9	Grande-Rivière	26	Mlle E. A. Finlayson	50 00	1er juin 1903	
10	Saint-Esprit (Laframboise Intervale)		Mme J. D. Morrison	50 00	1er sept. 1906	
11	Fourchu (Fourchie)		Mlle Ida F. Cann	50 00	.....	
12	Gabarous (3 milles de ceinture)	16	Mlle C. Grant	360 00	16 janv. 1904	Bureau de transmission. Augmentation soumis à l'approbation.
13	Louisbourg	14	Wesley Townsend	50 00	1er fév. 1904.	
14	Main-à-Dieu	13	Mlle Mary Dickson	50 00	1er juin 1904	$50 en plus à l'agence Main-à-Dieu pour entretien de la batterie principale.
	Atterrissage du câble	1				
	Câble à travers le chenal	1¾	E. E. Pope	50 00	15 août 1904	
15	Ile Scatarie (phare ouest)	.....	J. T. Martel	50 00	1er " 1904	
16	" (" est)	7¼				
	Sections de réparations.					
	Mabou et Judique	.....	J. A. Campbell	50 00	1er août 1904	(Voir Mabou—Section Meat Cove.)
	Judique et Port-Hawkesbury	.....	J. N. McIsaac	50 00		
	Port-Hawkesbury-Gabarous	.....	G. E. Bisset, genl. repr.	420 00		
	Gabarous	35½	Pas d'appoint., seulement que les bureaux en opérations.	.....	.....	Ouverte 11 décembre 1903.
	Junction (fil de 3 milles)					
	Marion-Bridge					
	Perry-Lewis					
	Leitche's-Creek					
	Nord-Sydney-Scatarie		E. M. Dickson	540 00	1er août 1907.	
	Totaux	202½	.....	1,750 00		

* Ou commission. La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
Raccordement fait à Sydney-Nord avec le réseau de la Compagnie Western Union.

RÊSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Section de Cap-Sable.

1	Barrington	0					Cette ligne à été affermée à la Compagnie des téléphones Barrington, depuis le 12 août 1897. On pourra mettre fin au bail en tout temps.
2	Newelton (y compris 1½ nœud de câble)	11					
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris ¼ de mille de câble)	6¾					
	Totaux	17¾					

Section de la Côte de l'Est.

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de Télégraphe 'Western Union,' sans autres frais à la charge de l'Etat.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

Section de Grand-Manan.

	Long-Eddy, terminus du câble à						
	Flagg's Cove	3	MmeC.C.Seely (s.de d.)	540 00	18 nov. 1880		*La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 p. 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
1	"		Mlle V. A. McFarlane	50 00 ou commission	1er oct. 1903		
	"		A. Gilmour, réparateur	60 00	1er déc. 1894		
2	Castalia	2½	G. E. Dalzell	Commission 25 p. 100	1er juin 1898		
3	Woodward's Cove	3½	W. A. Fraser	" 50 p. 100	28 fév. 1893		
4	Grand-Harbour	2	J. L. Newton	75 00 ou commission	1er avril 1887		$25 par année sont acccordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead.
5	Seal-Cove	4½	J. A. Ingersoll	50 00 "	22 sept. 1899		
6	Phare de Southern-Head	5¼	O. McLaughlin	Commission 25 p. 100	22 avril 1897		Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération télégraphique avec Seal-Cove.
	Ligne d'embranchement.						
	Grand-Harbour	0					
7	Ile de Cheney, (½ mille de câble	4¾	S. E. Russell	" 25 p. 100	1er fév. 1891		
8	Ile Whitehead (¾ mille de câble)	1½	Mme W. Cassaboom	50 00 ou commission	1er " 1903		
	Câble de Long-Eddy à Liberty Cove	7¼					
	Liberty-Cove, terminuus du câble à						
9	Welchpool	7½	Wellington Parker, réparateur	2 00 par jour			Employé quelquefois.
			G. E. Mitchell	210 00 et commission	1er mai 1905		
	Câble à travers le chenal	1¾					
10	Eastport, Maine, E.-U.A.	½	J. Cushing	200 00	26 déc. 1881		
	Totaux	44¼		1,035 00			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Chatham	0	Great Northwestern Telegraph Co.	185 00		Cette somme est payée pour l'entretien de la ligne et le bureau à Chatham.
	Black-Brook	5½	M. McDougall	50 00 ou commission	1er juillet 1904	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
	Baie du Vin	15	Mme A. Williston	50 00 "		
4	Lower-Hardwicke	6	Mme M. Brimmer	50 00 "	1er août 1891	
5	Escuminac	3¾	D. Lewis	50 00 "	1er sept. 1885	
6	Phare de la Pte-Escuminac.	12	K. R. McLennan	50 00 "	1er nov. 1893	Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pointe Escuminac.
	Totaux	42¼		435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

	Québec	0	Great Northwestern Telegraph Co.	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange-Gardien	13				
	Ile d'Orléans (câble)	¾				
2	Saint-Pierre	4½	Marie Turcotte	50 00 ou commission	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	3¼	Desneiges Plante	50 00 "	1er oct. 1896	
4	Saint-Laurent	6½	M. Gobeil	120 00 et commission 25 pour cent.	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	1,120 00 et commission 25 pour cent	1er nov. 1907	Agence locale. Chef télégraphiste et réparateur.
6	Saint-François	6¾	Hélène Lemelin	50 00 ou commission	1er oct. 1907	
7	Ile Réaux (y compris câble de 2 nœuds)	3¼				
	Ile Réaux (ligne terrestre).	2½				
8	Bur. de la quarant., Grosse-(Ile y comp. câble de 2 n.).	3½	Mlle Julia Legacé	100 00 et commission 25 pour cent.	1er juin 1906	$4 par mois, en été, est payée pour messager ; $112 par an pour entretien de la batt. principale à la Gr.-Ile.
	Téléphone de la quarantaine de 2 fils	1¾				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, comprend 1¾ mille de ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
	Totaux	52¾		1,155 00		

	Ligne de ceinture (2 fils).					
	Saint-François — Saint-François Nord	5	Mme Iréné Labbé	50 00 ou commission	1er juillet 1907	
	Saint-Jean-Sainte-Famille	5½	P. Létourneau	50 00 ou commission	2 avril 1904	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

1	Baie Saint-Paul	.....	F. Boivin	360 00 par année † 25 p.c. commission	Antérieur au 1er avril 1885	* La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $25 par année.
	Saint-Urbain	9	A. Boivin Michel Fortin, répar.	50 00 ou commiss. * 270 00 par année	1er " 1885	
3	La Galette	37	S. Ouellette	150 00 ou commission	25 août 1902	Salaire augmenté à $150 par année, 1er juin 1907.
4	Ferland	27½	B. Lavoie	50 00 "	1er mars 1905	Plus $25 par année pour la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
5	Saint-Alexis	10	Mme D. Simard	50 00 "	1er nov. 1899	
6	St-Alphonse de Bagotville	3	Mme C. Lévesque	150 00 par année	1er juin 1906	La division de J. Fortin comprend la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
7	Chicoutimi	11½				
		98		1,110 00		† Salaire augmenté à $360 par année, 1er juin 1907.
	Embranchement.					
	Saint-Alexis	0	Mme D. Simard	75 00		
8	Saint-Félix d'Otis	10	P. V. Lavoie	50 00	1er nov. 1905	
9	L'Anse Saint-Jean	30	Eris Degagné, répar. R. Martel	272 00 50 00	1er " 1907 1er janv. 1904	
10	Petite Saguenay	8	M. Tremblay	50 00	1er sept. 1903	
11	Anse Cheval	6	Jos. Degagné	50 00	1er fév. 1905	(Ce bureau avait été fermé depuis le 30 avril 1904).
12	Saint-Etienne	7				
	Baie Sainte-Catherine	17	G. Boulienne (voir côte nord, ouest de B.)			
		78		485 00		
	Totaux	176		1,595 00		

SECTION DE MALBAIE—SAINTE-AGNÈS.

1	*Malbaie*	0	Mme F. Vincent			(Voir Malbaie, section Bersimis).
2	Sainte-Agnès	7½	Jos. Gaudreau	50 00	1er janv. 1904	
	Trinité (Guay)	7	Jos. Demeules	50 00	1er mai 1906	
		14½		100 00		
	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin			Voir Baie Saint-Paul, section Chicoutimi
	Petite-Rivière	13	Ls Bouchard	50 00		Paiement à la Baie Saint-Paul $25 par année et $12 pour soin de batterie, pour opération de cette division à Petite-Rivière.
		13		50 00		

Ces lignes se raccordent au réseau de la Compagnie G. N. W., à Chicoutimi, Baie Saint-Paul et Murray-Bay.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

SECTION DE CHICOUTIMI—*Suite.*

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Miles.		$ cts.		
1	Tadousac	0	Eugène Caron	Commission		
2	Sacré-Cœur	12½	H. Gravel, réparateur Mme L. Maltais	360 00 50 00		
3	Sainte-Marguerite	8	Mde P. Hervieux	50 00		
4	Price Frères et Cie	2	Compagnie	Bureau d'accommodem'nt		
5	Descente des Femmes	34	Aug. Villeneuve	50 00		
6	Lac Laurent	9	S. Gagnon	50 00		
7	Sainte-Fulgence	8	G. H. Gagnon	50 00		
8	Sainte-Anne	8	P. Gauthier, réparat.	Voir ci-après.		
9	Chicoutimi	1	D. Villeneuve	"		
1	Sainte-Anne	8	P. Gauthier, réparat.	300 00	1er août 1903	Salaire augmenté à $300 par année, 1er avril 1907.
2	Shipshaw	3	Mlle M. Dufour	50 00	1er nov. 1907	
3	Shipshaw, North	6	J. Murdock	50 00	1er " 1903	
4	Saint-Léonard	7	Geo. Gagnon	50 00	1er sept. 1903	
5	Saint-Ambroise	10	A. Simard	50 00	1er juin 1905	
6	Saint-Charles	0	B. Bouchard	50 00	1er sept. 1903	
7	Taché	7	Jean Fradette	50 00	1er jan. 1908	
8	Saint-Joseph d'Alma	3	Elie Gagné	50 00	1er " 1908	
9	Saint-Cœur de Marie	5	Alfred Rousseau	50 00	1er " 1908	
10	Saint-Henri de Taillon	6½	...	...	...	
11	Honfleur	8	...	...	...	
12	La Pipe	0	Hypolithe Boivin	50 00	1er jan. 1908	
	Chicoutimi	3	J. C. Taché, sur. de dis. D. Villeneuve, opérat'r J. Lapointe " A. Simard, inspecteur. T. Villeneuve, tél. d. nuit J. A. Couet, commis A. Gagné, messager J. Fortin, réparateur	300 00 600 00 360 00 564 00 360 00 180 00 120 00 420 00	1er " 1905 1er avril 1906 1er avril 1906 1er avril 1906 1er juin 1897	
	Ligne d'enbranchement.	37		3,664 00		
	Sainte-Anne	0	P. Gauthier	...	...	(Voir section Saint-Charles—Chicoutimi.)
1	Sainte-Fulgence	9	Rév. Geo. Gagnon	50 00	1er jan. 1904	
		0	John Brisson	360 00	...	
		9		410 00		

	Sainte-Anne		P. Gauthier	50 00	1er fév. 1904	
	Range 9	3	Thos. Simard	50 00	1er nov. 1905	
	Lac Charles	3	A. Dufour	50 00	1er " 1904	
	Lac Clair	9	L. Boulianne	50 00	1er " 1905	
		15		200 00		

Côte Nord (à l'ouest de Bersimis).

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	50 00 ou commission	Antérieur au 1er avril 1885	Plus $25 par année, et $12 pour l'entretien de la batterie principale de l'embranchement Guay.
2	Cap à l'Aigle	4	Mlle S. Bergeron	50 00 "	1er juin 1905	
3	Saint-Fidèle	6	Jos. Desbiens	50 00 "	1er déc. 1904	
4	Port-au-Persil	7	A. Brassard A. Brassard, réparat.	50 00 " 210 00 "	1er mai 1889 1er juin 1887	
5	Saint-Siméon	4	Aimé Belley	50 00 "	1er août 1907	
6	Baie des Rochers	12	Mde D. G. Savard	50 00 "	.....	
7	Ste-Catherine, baie } Embr.	17	G. Boulianne	100 00 "	—nov. 1886	
8	Saint-Etienne } Embr.		Mde G. Boulianne	210 00 "	.....	
9	Tadousac (1½ nœud de câble)	13	J. E. Caron	50 00 "	1er nov. 1888	
10	Sacré-Cœur } Emb. de Tadousac.	12½	L. Maltais	50 00 "	6 déc. 1901	
11	Bon-Désir	10	Mde E. Gauthier	50 00 "	1er août 1904	
12	Bergeronnes	5	Mde M. Savard	50 00 "	— avril 1885	
13	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00	— " 1885	
14	Baie des Bacons	8	P. Bouchard	.....	6 mai 1902	Commission de 25 pour 100, non garantie à la baie des Bacons.
15	Sault-au-Mouton	.....	Léonce Boucher	50 00 ou commission	1er nov. 1906	
	Mille Vaches	8	Mde L. Piuzé	50 00 "	1er août 1907	
7	Anse Hamilton	11½	C. P. Easton	.....	1er sept. 1903	Bureau d'accommodement.
18	Portneuf, phare	6	Léandre Bouchard E. Courbron, réparat.	50 00 ou commission 420 00	..... 1er avril 1888	
19	Sault-au-Cochon	7	.....	50 00 ou commission	.....	Sault-au-Cochon, bureau ermé 30 septembre 1896.
20	Bersimis	31	A. Maloney, agent E. Pope, sur. de dist.	500 00 600 00	21 sept. 1896 —avril 1885	
		174		2,920 00		

*Note.—Dans le buduet, sous le titre de " ligne de la côte nord," il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord. Elles sont exploitées conjointement.

Côte Nord (Est de Bersimis).

1	Pointe-aux-Outardes	28	H. Tremblay	50 00 ou commission	1er déc. 1896	
	Manicouagan	32	Mde J. Maltais	50 00 "	1er nov. 1907	Le bureau de transmission autrefois à Manicouagan a éte transféré à Bersimis en septembre 1896.
2	Mistassini	22	.....	50 00 "	.....	
3	Rivière Godbout	26	N. A. Comeau	50 00 "	15 oct. 1885	
4	Pointe-des-Monts	18½	L. F. Faffard	50 00 "	28 déc. 1883	
5	Trinité, Baie Ouest	5½	Jos. Poulin	50 00 "	.....	
6	Trinité, Baie Est	2½	A. Bilodeau	25 p.c. ou commission	1er mai 1889	
7	Iles Caribou	7	I. Comeau	" "	1er sept. 1889	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (à l'est de Bersimis).—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
8	Pointe-aux-Anglais	10½	Paul Côte	Bureau d'accommodation	10 janv. 1895	Il n'est pas payé de commission.
9	Pentecôte	6½	P. Molloy	250 00 par année	17 sept. 1905	
10	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault	180 00 par année	1er juill. 1888	
11	Clark City	5	Bur. d'accommodement	25 p. c. commission	17 avril 1903	
12	Sept-Iles	17¾	P. E. Vignault	180 00 par année	2 janv. 1884	
			F. Gallienne, réper	540 00 "	5 nov. 1906	Plus 50 centins par jour lorsque absent en devoir.
13	Rivière Moisie	15½	J. Poirier	50 00 ou commission	1er juin 1896	Il y a aussi un bureau d'accommodement en opération à Moisie durant la saison de la pêche.
14	Pigon	28	Mme Peter Wright, tél	100 00 "	1er oct. 1902	
			Peter Wright, rép	112 00 "	1er " 1902	
15	Petite-Rivière	29	Mlle H. Leberge	50 00 "	10 " 1900	
16	Shelldrake	15	Mme Alphonse Girard	50 00 "	1er déc. 1904	
17	Rivière du Tonnerre	6½	Mme H. Cody	50 00 "	1er fév. 1890	
18	Magpie	14	Geo. Poirier	50 00 "	.....	
19	Rivière Saint-Jean	9	B. Chambers	50 00 "	1er oct. 1889	
20	Longue-Pointe	10	E. H. Tétu, sur. du dist.	1,080 00 par année	1er nov. 1891	Longue-Pointe est le bureau de raccordement avec le câble d'Anticosti depuis le 1er septembre 1891.
			Mme E. H. Tétu, tél.	300 00 "	1er " 1903	
			A. Fournier, tél.	500 00 "	11 sept. 1906	
21	Mingan	7	E. Maloney	100 00 ou commission	.....	Salaire augmenté à $100 par année, 31 mars 1907.
22	Pointe-Esquimaux	24	Mme D. C. Hould	240 00 par année	1er sept. 1897	$4 par mois pour le bureau.
			Edwd. Cyr, inspect	500 00 "	2 nov. 1902	Plus 50 centins par jour lorsque absent en devoir.
23	Betchouanes	20	Jos. Picard, tél. et rép.	212 00 "	15 juill. 1904	
24	Baie des Piastres	23	S. Tanguay, répar	112 00 "	18 sept. 1902	
			Mme J. Beetz, télég.	100 00 "	18 " 1902	
25	Watichou	15	Mme Cl. Bourque, tél	100 00 "	1er déc. 1903	Ce bur. a été fermé depuis le 4 sept. 1903, l'agent précédent ayant laissé la posit., $12 loyer à J. Beetz.
			John Bourque, répar.	100 00 "	1er " 1903	
26	Aguanus	21¾	S. Galant, répar	112 00 "	3 sept. 1902	
			Mme Galant, télég.	100 00 "	3 " 1902	
27	Natashquan	21	C. Vignault, répar	112 00 "	5 " 1902	
			Mlle Vignault, télég.	100 00 "	5 " 1905	
28	Kegaska	33	Geo. Anderson, télég.	112 00 "	16 " 1902	
			Mlle Anderson, télég.	100 00 "	16 " 1902	
			J. L. Osborne, inspr.	500 00 "	1er " 1902	Plus 50 centins par jour lorsque absent en devoir.
29	Masquaro	18	Wm. Foreman, tél. et r.	212 00 "	1er juin 1903	
30	Romaine	25	M. Blais, répar	112 00 "	17 sept. 1902	
			Mlle R. Blais, télég.	100 00 "	17 " 1902	
31	Baie des Loups	24	R. Jones, répar	150 00 "	26 nov. 1902	
			R. A. Guillemette	100 00 "	.....	
32	Pointe-au-Maurier	24	J. Galibois, répar	112 00 "	19 sept. 1902	
			Mlle P. Galibois	100 00 "	19 " 1902	

33	Harrington	20	J. Jones, répar ...	112 00 par année...	20 sept. 1902....	
			Mme Jones, télégr...	100 00 " ...	20 " 1902....	
34	Tête de-Baleine	17	Nap. Nadeau, rép. tél.	212 00 " ..	21 janv. 1903....	
35	Baie-aux-Moutons	20	Alf. Cormier, rép. et tél..	444 00 " ..	1er juin 1902 ...	
36	Baie-de-Ha.	27	Mme J. Monger, tél.	100 00 " ...	14 " 1904....	
			J. Monger, rép.	112 00 " ...	14 " 1904....	
37	Sainte-Augustine	27	G. W. Burgess, rép. et tél	212 00 " ...	25 sept. 1902....	
38	Baie-Chicat'ca	24	Mlle Esther Robin..	100 00 " ...	....	
			George Robin	112 00 " ...	... .	
39	Rocky-Bay	30	Mlle B. E. Chevalier, t.	100 00 " ...	20 avril 1904....	
			L. O. Chevalier, rép.	112 00 " ...	20 " 1904....	
40	Bonne-Espérance	21	G. Chevalier, répar..	112 00 " ...	2 oct. 1902....	
			Mlle Chevalier, tél..	110 00 " ...	2 " 1902....	
41	Baie-Brador	29	Johnny Jones, tél. ..	100 00 " ...	13 juin 1903....	
			P. C. Vignault, insp.	500 00 " ...	1er févr. 1903....	Plus 50 centins lorsque absent en devoir.
42	Blanc-Sablon	6	Thos. Morel, rép. et tél	212 00 " ...	1er oct. 1902....	
43	Forteau (Baie de)	13	A. Hart, rép. et télég.	212 00 " ...	19 juill. 1902....	
44	Pointe-Amour	17	Thos. Whyatt, rép. et tél	112 00 " ...	17 fév. 1903....	
45	Saint-Modeste-ouest	16	Jas. Bolger, répr. et tél	212 00 " ...	5 oct. 1902....	
46	Baie-Rouge	13	Geo. Moore, rép.	112 00 " ...	9 " 1902....	
			Mlle Moore, tél.	100 00 " ...	9 " 1902....	
47	Baie-Château	30	.....	....	1er sept. 1902....	Fermé le 1er décembre 1906.
			.....	....	1er déc. 1902....	
			.....	.....	1er nov. 1903...	
48	Belle-Ile	23¾	J. C. Colton, tél.	360 00 par année....	14 sept. 1902....	
	Totaux	916		10,896 00		

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE-PELÉE.

1	Leamington	0	J. McR. Selkirk, sur. dis.	50 00 et commission 20 p. 100.	1er nov. 1888....	
2	Bairds	1½	Bureau de renseignem.	.....	2 " 1904....	
3	Leamington Dock (rive du lac)	1	E. M. Delaurier, bureau de renseignements...	....	1er " 1895....	
4	Tildens	7½	Bureau de renseignem.	.. . .	1er avril 1905....	Ce bureau est l'ancienne connexion servant au club de pêche.
5	Pointe-Pelée	2½	W. A. Grubb	Commission 25 p. 100. ..	1er nov. 1888....	
	Dock de Leamington au câble de North-Point	17	.....	... .	....	Le câble autrefois de 9½ nœuds de Pointe-Pelée à l'Ile est maintenant de 17. Le changement a été effectué en août 1901.
6	Phare de North-Point	3	J. R. Ledwell	Commission 25 p. 100..	1er juin 1899....	
7	Dock nord	0	C. B. Quick	" "	1er nov. 1888 ...	
8	Dr Pirette	0	F. W. Pirette, M. D..	Appareil privé.	... .	Bureau de renseign. autrefois le Dr H. O. Van Epp..
9	Dock ouest	5	A. M. McCormick	Commission 25 p. 100...	9 nov. 1888....	
10	Srigley	3	James Srigley	" "	25 oct. 1907. .	
11	Dock sud	2	E. R. McCormick	" "	1er août 1904....	
	Totaux	42½		50 00		

NOTE :—On se sert de téléphones sur cette ligne.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

SECTION DE QU'APPELLE—ATHABASKA-LANDING.

Numéro	Stations.	Distance. intermédiaire.	Télégraphistes.	Salaires annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle	0	R. C. Macdonald, s. de d.	1,600 00	1er oct. 1905	Salaire augmenté à $1,600, 1er juin 1907.
			J. S. Macdonald, ins. gén	2,000 00	1er juin 1905	Demeuré à Kamloops.
			C. P. R. Tel. Co	420 00	1er déc. 1906	Télégraphiste de Qu'Appelle employé conjointement avec le C. P. R.
			J. W. Wilson, réparat.	600 00	1er mars 1902	
2	Ft-Qu'Appelle	17	P. R. Elmer	720 00	15 août 1906	Salaire porté à $720, le 1er déc. 1906.
3	Lipton	11	C. P. R. Tel. Co	Commission 10 p. c.	1er mai 1906	Télégraphiste à Lipton empl. conjoint. avec le C. P. R.
4	Touchwood	29	J. Kelly		1er juin 1906	Télégraphiste payé par Cie B. H.
5	Kutawa	6	A. VonLindeburgh	720 00	1er nov. 1883	
6	South-Humboldt	78	H. J. Macdonald	720 00	1er fév. 1904	
7	Saskatoon	69	C. P. R. Tel. Co	300 00	1er jan. 1892	
			G. T. Clement, réparat.	600 00	16 oct. 1903	Télégraphiste conjoint avec le C. P. R. Can. Northern, à commission.
8	Warman	14	Can. Nor. Ry. Co	Comm. 25 p. c. des recettes	23 nov. 1905	À commission.
9	Henrietta	38	W. J. Salisbury	720 00	1er oct. 1886	
10	Battleford	47	J. D. Noel	720 00	1er " 1900	
			Wm. Dewan	600 00	1er mars 1907	G. Donovan a démissionné le 31 juillet 1906.
11	Bresaylor	27	J. T. Gallahan	720 00	1er déc. 1900	
12	Lloydminster	70	H. McCleneghan	720 00	1er nov. 1907	
13	Lac-aux-Oignons	50	A. Bowtell	720 00	1er déc. 1907	
14	Moose	33	G. G. Mann	720 00	1er août 1902	
15	Saint-Paul des Métis	32	C. Boulene	600 00	1er nov. 1906	J. A. Thérien, a démissionné le 31 oct. 1906.
16	Lac la-Selle	13	J. W. Carroll	720 00	1er sept. 1900	Ligne de téléphone du Lac-la-Selle à l'école industrielle, 6½ miles.
17	Victoria (Pakan)	37	R. Gordon	600 00	1er fév. 1905	
18	Andrew	10	B. Carey	600 00	15 mars 1906	Ligne de téléphone d'Andrew à Whitford, 6 milles.
			C. Norn, réparateur	600 00	15 " 1906	
19	Star	18	K. A. Morrison	600 00	1er sept. 1906	
20	Ft-Saskatchewan	25	A. W. M. Campbell	600 00	1er oct. 1898	
21	Edmonton	18	Geo. E. MacLeod	900 00	6 nov. 1906	
			G. Wilder, réparateur	720 00	1er sept. 1907	W. McKay a démissionné le 31 août 1907.
22	Athabaska-Landing	98	Jas. McKernan	600 00	1er oct. 1904	
		750		18,860 00		
	Prolongement du téléphone					
23	Whitford	7	Le maître de poste	Commission 25 p. c.	1er juil. 1905	Connexion est faite avec le bureau de télégraphe, à Andrew.

EMBRANCHEMENTS.

	Edmonton					Ces embranchements sont opérés par la Cie de téléphone du district d'Edmonton.
23	Winterburn	8				
24	Stoney-Plain	5½				
25	Spruce-Grove	8				
26	Stoney-Plain-Station	6½				
27	" Centre	3½				
28	Saint-Albert	9				
29	Raye	12				
30	Rivière-qui-Barre	8				
31	Alexandria	5				
		65½				

SECTION DE WOOD-MOUNTAIN.

1	Moose-Jaw		Cie de tél. C. P. R.	240 00	1er déc. 1891	Le télégraph. à Moose-Jaw est conjoint avec le C.P.R
			H. Sikes, h. des batt.	120 00	1er déc. 1893	
2	Wood-Mountain	90	J. H. Thomson	600 00	1er déc. 1890	
			F. Brown, réparateur	600 00	1er nov. 1905	
3	Willow-Bunch	40	M. A. Noel	600 00	19 oct. 1904	
		130		2,160 00		

SECTION DE DUCK-LAKE.

1	Batoche		D. H. Grant	120 00	1er oct. 1902	
2	Duck-Lake	9	W. J. Learmouth	120 00	1er déc. 1907	A. H. Gordon a démissionné le 31 mars 1907.
		9		240 00		

SYSTÈME DE TÉLÉPHONE À BANFF.

	Système local au Parc National de Banff		H. Douglas (surint.)			Ce système est surveillé par M. Douglas, surintendant du Parc National.
			J. H. Grierson (réparateur)	25 00		
				25 00		

Totaux—Nombre de bureaux, 36.
Nombre de milles, 958.
Employés, 35.
Salaires par année, $19,225.00.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Num	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Positions.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Kamloops--Nicola inférieur.	Milles.			$ c.		
	Ligne de téléphone.		(Voir note en marge)				NOTE —Cette ligne est sous la surveillance de l'ingénieur local à Victoria, et 25c. pour conversations de 5 minutes, la moitié de ce taux pour chaque 5 minutes ou fractions additionnelles.
1	Kamloops	0	C. S. Stevens	Sur. Dist.	* 1,200 00	1er juin 1904	
			Mlle B. McKnight	Com et ag.	420 00	Juillet 1901	NOTE.—Les locataires paient un loyer mensuel pour les raccordements et reçoivent 25 pour 100 de commission sur les taux locaux pour messages et conversations de ceux qui ne sont pas souscripteurs.
2	Anderson-Creek	12	W. McLeod	Agent		" 1901	
3	Nicola		Mme M. V. Munro	Télégraph.	480 00	" 1901	
4	Stumps-Lake	13	Thos. Bunman	"		" 1901	
5	Beaver-Ranch		J. W. Moor	"		" 1901	
6	Quelchena	20	E. O'Rourke	"		Mai 1900	Trois raccordements d'ajoutés en juillet 1902.
7	Nicola-Lake	9	A. E. Howse	"		" 1900	Ajoutés à Nicola-Lake, 1er juillet, ou bureau du gouvernement, Dr Sutton, A. R. Carrington.
8	Coutlee		Blair et Cie	"		Juillet 1901	
9	Lower-Nicola	13	G. Armstrong	"		Mai 1900	
10	Aspen-Grove	24		"			
11	Otter-Valley	2		"			
12	Princeton	26	A. E. Howse et Cie		180 00	1er fév. 1905	
13	Hedley	25	John Love	Télégraph.	480 00	1er " 1905	Voir note dans le rapport.
14	Keremeos	20		"			
15	Fairview	12		"			
16	Penticton	37	J. A. Schubert	"	120 00	1er " 1905	
	Total	235					

* Augmenté à $1,200, 1er mars 1907.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne. Vernon-Kilowna	Milles.			$ c.		Cette ligne sert au téléphone et au télégraphe.
1	Vernon	0	Mlle G. E. Seaton	Agt et télégraphiste.	360 00	1er mars 1905	Agent conjoint avec le C. P.
			A. S. Muir	Agent de téléphone.	Commiss.	1er " 1905	La commission est de 25 pour cent des taux de la ligne de l'Etat.
2	Kilowna	35	H. H. Milleret Cie	Agts téléph. et télég	720 00	1er " 1905	
			A. L. Weeks	Réparateur	720 00	1er août 1905	
	Total	35			1,800 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Victoria—Cape-Beale.	Milles.		$ c.		
			(Voyez remarque à la marge) ..	....	.....	REMARQUE—La surintendance de cette ligne est à la charge de l'ingénieur à Victoria depuis octobre 1901, alors que l'arrangement ci-devant existant avec le chemin du Pacifique a été terminé.
1	Victoria.....	0	E. Houghton, télégr. (Tel.C.P.)	200 00	1er nov. 1891	Proportion de salaire.
	Sooke.....	18	Percy Clark, réparateur.....	540 00	1er déc. 1903	
2	*Otter Point.....	8	E. Gordon, agt et télégraphiste.	720 00	1er " 1891	Allocation de $7.50 pour louage d'un cheval pour venir réparer la ligne à Victoria.
3	*Jordan River (Shirley)..	10	E. Clark	540 00	1er " 1903	Durant l'hiver seulement.
4	Port-San-Juan (Port-Renfrew).	30	E. C. Williams.....	240 00	22 sept. 1903	
			J. W. Williams, réparateur..	520 00	1er mai 1905	
5	Phare Carmanah..... (Clo-oose, 2 milles ouest....	24	W. P. Daykin, réparateur....	240 00	1er nov. 1891	
			D. Logan, réparateur.....	540 00	1er avril 1898	
			R. S. Daykin, réparateur....	540 00	1er juin 1905	
6	Cape-Beale.....	28	M. Patterson, agent et télégr. .	120 00	1er sept. 1899	
	Totaux	118		3,660 00		

* Les connexions téléphoniques pour l'avantage de plusieurs compagnies ont été établies à *Jordan River* pour MM. Bell, Irving et Cie, Point-no-Point ; la B. C. Packer's Asso., Point-no-Point and Jordan River ; Capital City Canning Co., French's Ranch ; J. H. Todd & Co., Coal Creek ; 5 connexions, montant de $12 pour la saison de la mise des conserves en boîtes. A *Otter Point* pour MM. J. H. Todd & Son, The B. C. Packers's Asso., Capital City Canning Co. and the B. C. Mess. ; une connexion en commun au quai de Sooke, $12 pour la saison.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Numéro.	Bureaux.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Nanaïmo-Comox.	Milles.			$ c.		
1	Nanaïmo	0	W. F. Archibald.	Agent et télégraph.	306 00	1er mars 1896	Ce montant se compose de $20 par mois pour l'agence, $3 pour messager et $2.50 pour l'entretien de la batterie.
			A. E. Booth, conjoint av. P. C.	Assistant "	120 00	1er juin 1902	
2	Wellington	5	E. & N. Ry. Co.	Agent et "	Commiss.	1er avril 1893	
3	Parksville	23	Mme R. Williams	" "	360 00	1er déc. 1897	
			W. Mills	Réparateur	360 00	1er juin 1903	Section de Parksville, Quellicum.
4	Union Bay	32¼	Melle E. McDonald	Agent et télégraph.	360 00	3 " 1898	
			Thos. Hudson	Réparateur	780 00	17 nov. 1898	
5	Union Mines		J. Dunsmuir	Bur. d'accommod.			*Voyez* rapport de (1897-98).
6	Cumberland	10	Albert Peacy	Agent et télégragh.	120 00 com. 25 p.c.	28 avril 1898	
7	Courtney	7	J. McPhee & Son.	Agent de téléphone.	com. 25 p.c.		Courtney et Comox sont en communication par téléphone à des intervalles déterminées.
8	Comox	7¾	M. McDonald	Agent et télégraph.	360 00	1er nov. 1895	
	Total	81			2,766 00		
	Ligne de Parksville, Alberni et Cap Beale.						REMARQUE. — Les réparations sur cette ligne sont payées conjointement avec le Pac. Can. depuis le 1er décembre 1902.
	Parksville	0	(Voyez plus haut).				
	Alberni	29½	Mme P. A. Haslam	Agent et télégraph.	240 00	1er oct. 1899	Comprenant proportion de salaire pour ligne de Comox.
1	Bamfield Creek	53	Can. Pac. Tel.		com. 50 p.c.	1er déc. 1902	
2	Cape Beale	4	M. Patterson	Agent et télégraph.	240 00	1er mai 1900	Proportion de salaire imputable à cette ligne.
		86½			480 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Numéro.	Bureaux.	Distance intermediaire.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne d'Alberni - Clayoquot.				$ c.		
1	Alberni	0	P. O. Haslam	Agent et télégraph.	120 00	1er déc. 1902	Proportion pour cette ligne.
2	New-Alberni	2	E. A. Waterhouse	"	Com. 25 p.c	1er oct. 1903	
	Franklin-Creek câble de ½ mille	8					Câble traversant le canal.
3	Uchucklesit*	10	E. B. Girard	Agent réparateur	660 00	1er oct. 1902	Section s'étendant de Franklin-Creek à Pipestem-Inlet; adresse du bureau de poste, New-Alberni.
4	Ucluelet	10¼	W. L. Thompson H. J. Hillier	" Réparateur	720 00 780 00	1er déc. 1902 1er " 1902	
5	Clayoquot	66¼	E. S. Reeve	Agent réparateur	720 00	1er " 1902	
	Ile Stubbs			Bureau de renseigne.			Raccordement par câble particulier.
	Totaux	96¾			3,000 00		
	Ligne de Golden-Windermere.						
1	Wilmer	0	R. A. Power	Agent et réparateur.	780 00	1er janv. 1902.	
2	Athalmer	5	Raccord. téléph.				Raccordée avec Windermere, Wilmer et Spillimacheen.
3	Windermere	5	"	G. C. Pitts		1er jan. 1904	" Spillimacheen et Athalmer.
4	Spillimacheen	16	W. F. Dunn Raccord. téléph.	Agent et réparateur.	900 00	1er juill. 1902.	Surintendance locale. Raccordée avec Windermere, Wilmer et Athalmer.
5	Golden	66	W. A. Decow.	Agent et télégraph.	480 00	1er déc. 1904	Agent conjoint du Pac. Can.
	Totaux	92			2,160 00		

*Il y a commmunication téléphonique entre ce bureau et les propriétés de Nathmint Mining Company.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Salaires annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Vancouver-Salt Springs Line.					
1	Duncan Station	9	E. Castley	Commission 25 p.c.	1er juillet 1905	
2	Maple Bay	3	T. Aitken	" 25 p.c.	1er " 1905	
3	Chisholms	¾	A. Chisholm	" 25 p.c.	1er " 1905	
4	Edwards' Store	3	Edwards & Co	" 25 p.c.	1er mars 1902	
5	Ganges Harbour	9	E. Purvis	" 25 p.c.	1er juil. 1905	
	Totaux	24¾				

Cette ligne est opérée par téléphone et entretenue par les parties intéressées, de sorte qu'il n'y a pas un personnel nommé par le gouvernement.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

LIGNES DU YUKON.

ETAT donnant les noms, les appointements mensuels, etc., etc., des employés du service télégraphique du Yukon, y compris les lignes d'embranchement de Port-Simpson, Barkerville, Quesnelle et Lillooet.

Numéro.	Stations.	Distance. intermédiaire	Nom et emploi.	Appointements mensuels.	Tarif.	Taux de nuit.
				$ c.		
			C. E. Gooding, gérant	60 00		
			C. Belleau, télégraphiste	45 00		
1	Ashcroft		E. J. Larson "	42 00		
			R. B. Demorest, réparateur	75 00		
			R. P. Quain, commis	83 37		
	Cache Creek	4	Bureau d'accommodement	50 p. c. com.	25 et 2	25 et 1
2	Bonaparte	3½	" "	"	25 " 2	25 " 1
3	Pavilion *	36½	Mme Bryson	"	50 " 3	25 " 1
4	Lillooet	22	S. A. McFarlane, agt. et réparat.	60 00	50 " 3	25 " 1
5	Clinton	33	E. LeBourdais, télég. et réparat.	60 00	25 " 2	25 " 1
6	115 Mile House	55	L. LeBourdais " "	60 00	25 " 2	25 " 1
7	150 "	35	T. F. Murphy " "	75 00	50 " 3	30 " 2
8	Harpers Camp	33	S. H. Patenaud " "	60 00	50 " 3	30 " 2
9	Bullion †	27				
10	Quesnelle Forks	4	O. Landry, télégraphiste et répa.	66 74	50 " 3	30 " 2
11	Soda Creek	28½	C. H. Smith " "	60 00	50 " 3	30 " 2
12	Alexandria	21	G. A. Broughton " "	60 00	50 " 3	30 " 2
13	Quesnelle	33	W. Peter " "	75 00	50 " 3	30 " 2
14	Lafontaine ‡	46	Cariboo Consolidated Co	50 p. c. com.	50 " 3	
15	Barkerville ‡	15	D. M. LeBourdais, télég. et répa.	60 00	50 " 3	
16	Blackwater & Fraser Lake	42	G. Duclos, réparateur	70 00		
			J. Ward, télégraphiste	75 00	75 " 5	
17	Bobtail Lake	37	R. W. Smith "	75 00	75 " 5	
			W. J. McAllan, réparateur	70 00		
18	Stoney Creek	32	W. J. Milne, télégraphiste	75 00	75 " 5	
			J. D. Charleson, réparateur	70 00		
19	Fraser Lake	21	G. W. Proctor, télégraphiste	75 00	75 " 5	
			M. McNevin, réparateur	70 00		
20	Burns Lake	55	M. McKinley, télégraphiste	75 00		
			W. N. Clark, réparateur	70 00	100 " 7	
21	South Bulkley	27	E. Barret "	70 00	100 " 7	
			J. A. Hodder, télégraphiste	75 00		
22	North Bulkley					
23	Bulkley Ranch	52	H. N. Boss, réparateur	75 00	125 " 10	
			H. Fink, réparateur	70 00	125 " 10	
24	Morricetown					
25	Hazelton	50	G. M. Swan, télégraphiste	100 00	125 " 10	
			E. R. Cox "	100 00		
			E. E. Charleson, contremaître	150 00		
			W. W. Wratha, télég. et répara.	75 00		
			F. Charleson, réparateur	70 00		
26	Meanskinisht §	35	K. O'Neil, télégraphiste	50 00	125 " 10	
			R. Tomlinson, réparateur	75 00		
27	Skeena Canyon §	47	J. W. Graham, télégraphiste	75 00		
			C. Durham, réparateur	70 00		
28	Lorne Creek §	24	J. E. Wise, télégraphiste	75 00		
			C. E. Carpenter, réparateur	70 00		
29	Kitselas		S. W. Dobbie, télégraphiste	75 00		
			H. Daniels, réparateur	70 00		
30	Kitsumkalum		P. Burnell, télégraphiste	75 00		
31	Hole-in-Wall		W. Loiselle "	75 00		
32	Graveyard Pt. §		J. O'Regan "	75 00	150 " 10	
			F. D. Wilson, réparateur	70 00		
33	Telegraph Point §	53	J. H. Waller, télégraphiste	75 00		
			J. Otero, réparateur	70 00	150 " 10	
34	Aberdeen §	4½	H. N. Boss, télégraphiste	75 00		
			R. Donaldson, réparateur	70 00		
35	Port Simpson §	39	M. W. O'Neil, télégraphiste	50 00		
36	1ère Cabine	27	H. A. Cullon "	75 00		
			Hugh Taylor, réparateur	70 00		

* Embranchement d'Ashcroft. † 150 Mile House. ‡ Quesnelle. § Hazelton.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.—*Suite.*

ETAT donnant les noms, appointements mensuels, etc., des employés du service télégraphique du Yukon.—*Suite.*

LIGNES DU YUKON—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Nom et emploi.	Appointements mensuels.	Tarif.	Taux de nuit.
				$ c.		
37	2ème Cabine	22	H. Corner, télégraphiste	75 00		
		.....	T. J. Hughes, réparateur	70 00		
38	3ème Cabine	25	W. J. Tonvie, télégraphiste	75 00		
39	4ème Cabine	20	Douglas Potts, télégraphiste	75 00		
		.....	H. P. Large, réparateur	70 00		
40	5ème Cabine	20	E. A. Hawley, télégraphiste	100 00		
		.....	W. Ross, réparateur	$3 p. jour		
41	6ème Cabine	20	G. T. Brown, télégraphiste	100 00		
		.....	G. Barrett, réparateur	$3 p. jour		
42	7ème Cabine	19	T. E. Hankin, télégraphiste	100 00		
		.....	L. Dubois, réparateur	$3 p. jour		
43	8ème Cabine	19	G. Hill, télégraphiste	100 00		
		.....	R. Todd, réparateur	$3 p. jour		
44	9ème Cabine	17	C. W. Smith, télégraphiste	100 00		
		.....	C. Jepsen, réparateur	$3 p. jour		
45	Echo Lake	32	J. Muir, télégraphiste	100 00		
		.....	C. Vance, réparateur	$3 p. jour		
46	Cabine du 25e mille	25	E. Barrett, télégraphiste	100 00		
		.....	Ernest Seeley, réparateur	$3 p. jour		
47	Raspberry Creek	.....	J. A. Thorne, télégraphiste	82 50		
		.....	A. H. Webb, réparateur	75 00		
48	Iskoot	16	F. N. Jackson, télégraphiste	100 00	175 et	10
		.....	F. Bullock-Webster, réparateur	$3 p. jour		
49	Telegraph Creek	61	A. S. Gillespie, télégraphiste	100 00		
		.....	W. S. Simpson, réparateur	175 00		
		.....	A. J. Charleson, contremaître	50 00		
50	Shesley	45	A. Johnson, télégraphiste	82 50		
		.....	.....	75 00		
51	Nahlin	61	S. G. Lawrence, télégraphiste	82 50	200 "	15
		.....	J. Pilling, réparateur	75 00		
52	Nakina	49	Geo. Coutts, télégraphiste	82 50		
		.....	J. Haston, réparateur	75 00		
53	Pike River	40	R. J. Barton, réparat. et télégra.	82 50		
54	Atlin	23	F. W. Dowling, gérant de circuit	116 66		
		.....	A. B. Taylor	100 00		
		.....	D. H. Gagné, contremaître	75 00		
55	Cabine du centre	35	J. Stronach, télégraphiste	82 50	225 "	15
56	Tagish	40	J. B. Watson, télégraphiste	82 50		
		.....	A. Stanbridge, réparateur	75 00		
		.....	.....	75 00		
57	Carcross	18	S. E. Chambers, télégraphiste	82 50		
58	Whitehorse	65	.....	175 00	250 "	15
		.....	H. Gilchen, gérant suppléant	150 00		
		.....	J. Hope, télégraphiste	115 00		
		.....	W. Lafontaine, commis	75 00		
		.....	H. Kamayama, cuisinier et gardien	75 00		
		.....	Wm. Watson, messager	25 00		
		.....	.....	75 00		
59	Lower Leberge	59	Douglas Potts, télégraphiste	82 50		
60	Hootalinqua	30	R. T. McDonald, télégraphiste	82 50		
61	Big Salmon	34	H. O. Lokken, réparateur	75 00		
		.....	W. C. Fraser, télégraphiste	82 50		
62	Tantalus	30	R. Daoust, télégraphiste	82 50		
63	Five Fingers	.....	R. O. Freeman, télégraphiste	82 50		
64	Yukon Crossing	8	Aubry Tennant, télégraphiste	82 50		
		.....	M. Monson, réparateur	75 00	275 "	75
65	Fort Selkirk	50	Geo. A. McLachlan, télégraphiste	82 50		
		.....	C. Harkness, réparateur	75 00		
66	Selwyn	30	R. P. Hall, télégraphiste	82 50		
		.....	A. Morrison, contremaître	75 00		
67	Stewart Riv	75	Gustin Aish, télégraphiste	82 50		
68	Ogilvie	23	J. W. Wilkinson, télégraphiste	82 50	300 "	20

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

ETAT donnant les noms, appointements mensuels, etc., des employés du service télégraphique du Yukon.—*Suite.*

LIGNES DU YUKON—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Nom et emploi.	Appointements mensuels.	Tarif.	Taux de nuit.
				$ c.		
69	Dawson	48	W. Brownlow, gérant	150 00		
		.....	D. S. McKenzie, télégr. de jour.	125 00		
		.....	.....	125 00		
		.....	J. P. Champagne, comptable	125 00		
		.....	A. S. Killam, messager	$3 p. jour.		
		.....	.....	100 00		
		.....	.....	80 00		
		.....	C. A. Couture, contremaître	125 00		
70	Forty Mile	55	W. H. Mullin, télégraphiste	82 50		
71	Boundary	40	.....	.....	325 "	
..	Prince Rupert	.....	H. B. Rochester, télégraphiste	75 00		
		.....	K. Smith, réparateur	70 00		
..	Vancouver	.....	J. T. Phelan, surint. suppléant	175 00		
		.....	J. J. Healy, commis	140 00		
		.....	Emma Keays, stenographe	75 00		
	Total	2,252½	.....			

TARIF DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Le tarif ci-haut mentionné pour les points au nord de Quesnel est un tiers de moins que celui adopté en premier lieu, lequel était calculé sur une base générale de 50 centins par cent milles et 25 centins pour chaque cent milles additionnels, la distance comptée d'Ashcroft.

Le tarif local entre les bureaux au nord de Quesnel est calculé sur la base de 50 centins pour 100 milles et 20 centins pour chaque 100 milles additionnels; et entre les bureaux, au nord d'Atlin, 50 centins par 100 milles.

Messages par câble.—Par câble transatlantique pour les bureaux au nord d'Ashcroft, le tarif est double de celui mentionné dans la liste précédente: Barkerville, $3 \times 2 = 6$ centins; Dawson, $20 \times 2 = 40$ centins par mot.

Par câble transpacifique, ajouter 4 centins par mot au tarif régulier: Barkerville, $3 + 4 = 7$ centins; Dawson, $20 + 4 = 24$ centins par mot.

Messages de la presse.—Le tarif, sur toute la ligne est d'un centin par mot, avec minimum de $1. Excepté, la section Barkerville-Ashcroft (locale) avec minimum de 50 centins.

La ligne du Yukon se raccorde, à la frontière, avec le système télégraphique du gouvernement des Etats-Unis.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DE L'ETAT.

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—On trouvera dans le tarif spécial du Yukon, ci-annexé, les taux des messages par câble transmis sur la ligne du Yukon.

Ailleurs, le tarif des messages transatlantiques, transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins; dans ces cas le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot, avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple: pour les dépêches de six mots ou moins, le prix est de 25 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de sept mots, le prix est de (7 x 4 c.) 28 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de 12 mots, le prix est de (12 x 4 c.) 48 centins sur les lignes de l'Etat.

Dans tous les cas, la computation des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif du câble transatlantique.

Messages de la presse.—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat (excepté la ligne du Yukon) est de 20 centins par 100 mots; il n'est pas reçu de message de moins de 20 centins.

Pour la ligne du Yukon, le tarif est de 1 centin par mot, le prix minimum est de $1; ceci s'applique à toute la ligne. Excepté que pour la section (locale) Barkerville-Ashcroft, le prix minimum est de 50 centins.

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne de Sydney-Nord à Meat-Cove et Mabou—Tarif local, 25-1 (18 bureaux).*

Grand Bras-d'Or	Tarif direct 15-1 de Sydney-Nord, bureau W.U.		
New-Campbellton (Kelly's Cove)	"	"	"
Englishtown	"	"	"
Baddeck	"	"	"
Murray	"	"	"
Indian-Brook	"	"	"
Rivière-aux-Français	"	"	"
Ingonish-Sud	"	"	"
Ingonish	"	"	"
Havre-de-Neil	"	"	"
Dingwall	"	"	"
Baie-Aspy	"	"	"
Meat-Cove	"	"	"
Baie-de-Plaisance	"	"	"
Cheticamp	"	"	"
Grand-Etang	"	"	"
Margaree, N.-E	"	"	"
Havre-de-Margaree	"	"	"
Margaree, S.-O	"	"	"
Broad-Cove (Inverness)	"	"	"

* N. B.—Les chiffres 25-1 ou 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 centins ou 50 centins par dix mots, et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot en plus.

Les dépêches de nuit sont échangées avec la compagnie de téléphone Western Union pour les bureaux situés sur cette ligne. Tarif, 1 centin par mot avec minimum de 15 centins. Le tarif local de nuit est de 1 centin par mot, avec minimum de 25 centins.

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1.

Newelton	Tarif direct 12-1 de Barrington, bureau W.U.
Phare du Cap-Sable	" " "

Cette ligne est maintenant exploitée par la compagnie de téléphone locale. Il est stipulé dans le bail que l'ancien tarif télégraphique ci-haut devra être maintenu.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe-Escuminac—Tarif local 25-1 (4 bureaux).

Baie du Vin	Tarif direct 15-1 du bureau de Chatham, G.N.W.
Lower Hardwicke	" " "
Escuminac	" " "
Phare de la Pointe-Escuminac	" " "

Ligne de Eastport, Me, à Campobello, Grand-Manan et aux îles Whitehead (9 bureaux). Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et les îles Whitehead, 15-1; Grand-Manan et l'île Campobello, 25-2; les Iles et Eastport, Me, 25-2.

Welchpool, Campobello	Tarif direct 25-2 de Eastport, Me, bureau W.U.
Flagg's Cove, Grand-Manan	" " "
Castalia	" " "
Woodward's Cove	" " "
Grand-Harbour	" " "
Seal-Cove	" " "
Southern-Head	" " "
Cheney's-Head	" " "
Iles-Whitehead	" " "

QUÉBEC.

Ligne de Gaspé à l'île d'Anticosti, Q. (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île, 25-1; Gaspé et les bureaux de l'île, 50-2.

Pointe S.-O	Tarif direct 50-2 de Gaspé, bureau G.N.-W.
Lac Salé	" " "
Crique de la Chaloupe— (Shallop-Creek)	" " "
Pointe-Sud	" " "
Pointe-Heath	" " "
Baie-du-Renard	" " "
Rivière-Becscie	" " "
Pointe-Ouest	" " "
Baie-des-Anglais	" " "

Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q. (9 bureaux) Tarif local entre les bureaux de l'île, 25-1; Meat-Cove et les îles, 50-2; les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles, 50-2.

Ile Amherst	Tarif direct 50-2 de Sydney-N., N.-E., bureau W.U.		
Phare d'Amherst	"	"	"
Etang-du-Nord, village	"	"	"
Etang-du-Nord, phare	"	"	"
Cap-aux-Meules (Grindstone)	"	"	"
Havre-aux-Maisons	"	"	"
Grosse-Ile	"	"	"
Grande-Entrée	"	"	"
Rive-Sud	"	"	"
Ile Bryon	"	"	"

Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., à l'île Saint-Paul—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul, 50-2 (1 bureau).

Phare de l'île Saint-Paul à Sydney-Nord, N.-E., bureau W.U.

Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Ile (7 bureaux)—Tarifs locaux entre les bureaux sur l'île d'Orléans et l'île-aux-Réaux, 15-1 ; sur l'île d'Orléans, l'île-aux-Réaux et Québec, 15-1; sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, 25-1; sur l'île-aux-Réaux et la Grosse-Ile, 15-1.

Saint-Pierre, île d'Orléans	Tarif direct 15-1 de Québec, bureau G.N.W.		
Sainte-Pétronille	"	"	"
Saint-Laurent	"	"	"
Saint-Jean	"	"	"
Saint-François	"	"	"
Sainte-Famille	"	"	"
Ile-aux-Réaux	"	"	"
Grosse-Ile	" 25-1	"	"

Lignes du district de Chicoutimi, y compris les points à l'ouest de Bersimis.—Tarif local 15-1 entre les bureaux situés dans un rayon de 100 milles; au-dessus de 100 milles de distance, 25-1. Entre les bureaux et sur la ligne du gouvernement, ainsi que sur la ligne du G.N.W. jusqu'à Québec inclusivement, 25-2. Pour les messages entre les bureaux au delà de Québec et passant sur le G.N.W., c'est le taux ci-dessus mentionné, plus le plein prix de la compagnie de télégraphe G.N.W.

Lignes entre Bersimis et Baie-Château, y compris l'embranchement d'Anticosti, à partir de Longue-Pointe de Mingan.—Tarif local entre les bureaux compris dans un rayon de 100 milles, 15-1; au delà de 100 milles, 25-1; entre la terre ferme et Anticosti, 50-2. Ces mêmes taux s'appliquent aux bureaux de la ligne de l'Etat, à l'est et à l'ouest de Bersimis.

La vérification de toutes les affaires transigées avec la ligne du G.N.W. se fait à Québec.

ONTARIO.

Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit de téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe-Pelée, 15-1; terre ferme et bureaux de l'île, 25-1; bureau sur l'île, 15-1 (8 bureaux).

Gun-Club-House, terre ferme	15-1 de Leamington,	bureaux G.N.W.
Pointe-Pelée, terre ferme	"	"
Dock-Leamington	"	"
Bairds	"	"
Phare de la Pointe-Nord, Ile-Pelée	"	"
Dock-Nord, Ile-Pelée	"	"
McIntyre's-Corners	"	"
Dock-Ouest de l'Ile-Pelée	"	"
Dock-Sud	"	"

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Ligne de Qu'Appelle (gare du Pacifique-Canadien) à Edmonton, Alberta—Tarif local, 15-1, 25-2, 50-3, pour distances de 10 à 600 milles (13 bureaux).

Fort-Qu'Appelle	25-2 Qu'Appelle ou	Saskatoon.
Touchwood	"	"
Saskatoon	"	"
Saskatoon (Ts. bureau du tél. du Pacifique-Canadien)	"	"
Henrietta	"	"
Battleford	"	"
Bressaylor	25-2 Saskatoon;	50-3 Qu'Appelle ou Edmonton.
Lac-aux-Oignons	"	"
Moose	"	"
Saint-Paul-de-Métis	50-3 Saskatoon;	Qu'Appelle ou Edmonton.
Lac-à-la-Selle	"	"
Victoria	25-2 Edmonton;	50-3 Qu'Appelle ou Edmonton.
Andrew	"	"
Star	"	"
Fort-Saskatchewan	"	"
Edmonton (bureau de trans. Pacifique-Canadien)	"	"
Athabaska-Landing	"	"

Ligne de Moose-Jaw (gare du Pacifique-Canadien) à la Montagne-des-Bois—Tarif local, 25-2 (1 heure).

Montagne-des-Bois . . . . . 25-2 de Moose-Jaw.

COLOMBIE-ANGLAISE.

Ligne de Victoria à Cap-Beale—Tarif local, 50-3 (6 bureaux).

Sooke	50-3 Victoria,	bureau de télégr. Pacifique-Canadien.
Pointe-à-la-Loutre	"	"
Pointe-Jordan	"	"
Port-San-Juan	"	"
Phare de Carmanah	"	"
Cap-Bale	"	"

Ligne de Nanaïmo à Comox—Tarif local, 25-2 (9 bureaux).

Wellington (P. C. et E. E. et N.)	25-2 de Nanaïmo.	
Parksville	"	ou Wellington.
Baie-Fanny	"	"
Cumberland	"	"
Baie-Union	"	"
Mines-Union	"	"
Courtney	"	"
Comox	"	"
Alberni (embranchement)	"	"

Ligne d'Alberni au Cap-Bale—Tarif local, 50-3:

Entre les bureaux sur la ligne de Victoria-Cap-Bale et celle de Nanaïmo-Comox, *via* Alberni, 50-3.

Ligne de Golden à Windermere—Tarif local, 25-2.

Athalmer	25-2 de Golden	(Pacifique-Canadien)
Willmer	"	"
Windermere	"	"

Ligne de Kamloops à Lower-Nicola. (Téléphone.) (16 bureaux.)

Les raccordements sont loués, et les locataires reçoivent une commission sur les messages envoyés par ceux qui ne sont pas abonnés. Tarif local, 25-2, à partir de Kamloops, et 25 centins pour les conversations durant cinq minutes, ajoutez la moitié de ce taux pour chaque cinq minutes additionnelles, ou chaque fraction de cinq minutes.

Réseau du Yukon.

Les taux sur les lignes du Yukon sont mentionnés dans le tableau du personnel, etc., compris dans les pages précédentes.

SOMMAIRE.

Bureaux sur les lignes de l'Etat	377
Bureaux de raccordements avec les autres lignes	16
Total	393

ANNEXES

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

RAPPORT ANNUEL POUR 1907-8.

(1) Lignes du Cap-Breton.

(2) Lignes des Iles de la Madeleine.

(3) Lignes de l'Ile d'Anticosti.

(4) Lignes de la Baie de Fundy.

(5) Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.

(6) Réseau télégraphique de la quarantaine.

(7) Réseau télégraphique de l'Ile Pelée.

(8) Lignes du Nord-Ouest.

(9) Lignes de la Colombie-Britannique.

(10) Lignes de Kamloops-Penticton.

(11) Télégraphe du Yukon.

(12) Rapport de l'inspecteur des lignes du Yukon.

(13) Navire *Tyrian* préposé aux câbles.

RAPPORT N° 1.

SAINT-JEAN, N.-B., le 11 octobre 1907.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport sur les lignes télégraphiques de l'Etat, au Cap-Breton, pour l'exercice financier du 1er juillet 1907 au 31 mars 1908.

—	Nombre de milles en opération	Nombre de bureaux.	Nombre de télégraphistes.	Nombre de réparations.
Meat Cove	176¾	20	20	7
Mabou-Meat Cove	109	9	9	10
Mabou-Hawkesbury et Sydney-Nord	228½	20	20	4
Boularderie et Eskasoni	92	16	16	6
Saint-Paul	3	1	1	.....
	609¼	66	66	27

Des lignes nouvelles ont été construites sur les îles Port-Hood, avec raccordement sur terre ferme à Port-Hood, ajoutant ainsi 3½ milles de poteaux, et 7 milles de fil.

Un nouveau prolongement de la ligne, entre Grande-Rivière et Enon, a été aussi complété, comprenant 16½ milles de poteaux et 19 milles de fil.

Le tout forme une augmentation de 20 milles de poteaux, et de 26 milles de fil.

Dans mon dernier rapport j'avais mentionné le mauvais état de la ligne de Meat Cove à Ingonish, les réparations nécessaires y ont été faites sous la surveillance du réparateur général, S. S. Burque; 1,691 poteaux en bois, 23 x 5 ont été posés pour remplacer ceux qui étaient brisés. La ligne entre Mabou et Strathlorne a été aussi améliorée par le renouvellement de 60 poteaux défectueux.

Des bureaux nouveaux ont été ouverts à—

Briton Cove, D. B. McLeod, agent, 1er août 1907.
Ile Port Hood, Elsie M. Smith, agent, 1er novembre 1907.
Port Hood, île extérieure, Cassie McLemnan, agent, 8 novembre 1907.
Strathlorne, Rosella McLean, télégraphiste, 5 novembre 1907.
Eskasoni, Mme S. McMillan, télégraphiste, 10 octobre 1907.

Loch Lomond, Mme J. Fraser, télégraphiste, 19 février 1908.
Grand River Falls, Mme E. D. McKillop, télégraphiste, 16 mars 1908.

Le capitaine E. M. Dickson a été nommé réparateur général sur la section Sydney nord-Scatarie, le 1er septembre 1907, avec un salaire de $45 par mois. Ses dépenses et le louage d'un cheval sont payés en sus lorsqu'il voyage le long de la ligne.

J. A. McLean, réparateur stationnaire, sur la section de Barren-Baie de Plaisance, a démissionné le 31 décembre, et jusqu'à présent cette position est restée vacante. Edouard J. Timmins a été nommé depuis à cette position, le 1er avril 1908.

Durant le présent exercice financier, il n'y a pas eu d'interruption dans l'opération des lignes, ce qui indique que les lignes ont été surveillées bien attentivement par les différents réparateurs.

Votre tout dévoué,

D. C. DAWSON,

Surintendant.

RAPPORT N° 2.

GRINDSTONE, I. de la M., 21 septembre 1908.

M. D. H. KEELEY,

Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre demande, j'ai l'honneur de vous soumettre ce court rapport contenant, je l'espère, tous les renseignements qui vous sont nécessaires.

Il a fallu réparer la ligne en maintes circonstances, lorsque, entre autres, la fonte de la neige avait déraciné les poteaux en différentes places. A Amherst, le chemin public ayant été condamné parce qu'il passait trop près du Cap qui s'éboulait dans la mer, la partie de la ligne suivant ce chemin a été reconstruite plus loin. Un nouveau bureau a été ouvert à Old-Harvy, le 16 juin, et la ligne a été prolongée d'un mille pour raccorder ce bureau avec la ligne de ceinture entre la Grosse-Ile et Grande-Entrée.

Ce sont là les travaux exécutés pour la mise en opération de notre ligne. Les câbles traversant à l'Ile Bryon; les deux câbles de ¼ de mille raccordant Havre-aux-Maisons, et les câbles des lagunes entre Etang du Nord et Amherst se sont maintenus dans un état très satisfaisant.

Votre tout dévoué,

A. LEBOURDAIS,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 3.

POINTE OUEST, ANTICOSTI, 20 septembre 1908.

M. D. H. KEELEY,

Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, mon rapport annuel sur le service télégraphique de l'Etat placé sous ma direction, pour l'année expirée le 31 mars 1908. Il me fait plaisir de vous dire que notre ligne est en bon ordre sur tout son parcours. Notre ligne en opération a une longueur de 230 milles, et en conséquence de la difficulté et des dangers du trajet le long de cette ligne, le coût de la maintenir en bonne condition est comparativement élevé. Dans le cours de l'été dernier, M. A. Gobeil, alors sous-ministre des Travaux publics, a visité notre station et a pris des arrangements avec les hommes de M. Menier pour les réparations de la ligne. Ce marché a été fait de la manière suivante:—

Les hommes ont entrepris de réparer la ligne durant une année, à compter du 1er novembre 1907, pour la somme de $460. Sept gardes furent distribués à différents endroits le long de la ligne. Six étaient payés $60 et un $100. Cet arrangement prit effet le 1er novembre 1907, tel que convenu, et je dois déclarer qu'il nous a donné pleine et entière satisfaction. Mais ayant reçu avis, en juillet dernier, que ces hommes

ne pourraient continuer leur contrat pour une autre année, et qu'ils cesseraient leur ouvrage le 31 octobre, je vous en ai informé par lettre.

Ce changement va me laisser sans moyens de réparer la ligne de manière à la maintenir sans interruption, car tous les télégraphistes, à l'exception d'un seul, refusent d'aller faire les réparations locales requises, parce qu'il leur est impossible de laisser leurs bureaux.

Nous avons neuf stations télégraphiques. Le tableau suivant contient les noms de ces stations et des agents, avec leurs salaires respectifs:—

Bureaux.	Personnel.	Salaire.
Baie des Anglais	F. Cabot	$300 00
Pointe-Ouest	Alf. Malouin	50 00
Baie Ellis	Jos. Duguay	50 00
Pointe S. O	A. Lemieux	420 00
Lac Salé	Mme J. Bourget	50 00
Shallop Creek	B. Bradley	240 00
Pointe Sud	E. Laprise	50 00
Pointe Heath	C. Hubert	200 00
Baie au Renard	Geo. Cabot	300 00
Pointe West	Lrz Malouin (suppléant)	480 00
Lac Salé	Jos. Bourget, Repr Gén	360 00
Pointe Ouest	Alf. Malouin, Sur. Dist	344 00

L'entretien de la ligne durant les derniers douze mois s'est monté à $511.49, lequel montant représente les sommes que j'ai eu à payer, sauf les salaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALF. MALOUIN,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 4.

GRAND-MANAN, N.-B., 19 septembre 1908.

M. D. H. KEELEY,

Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les lignes télégraphiques de l'Etat, dans le district de la Baie de Fundy, pour l'année expirée le 31 mars 1908:—

Le câble entre Grand-Manan et Campobello s'est brisé le 14 février, et a été réparé le 24 mai 1907.

Le navire *Tyrian,* préposé aux câbles, est arrivé le 20 mai, et a été mis à l'œuvre le lendemain matin. On a trouvé le câble rompu à deux milles de Grand-Manan, et en mauvaise condition sur une longueur considérable. Le vieux câble a été retiré et remplacé par un neuf, à partir de la hutte au Câble, à Long-Eddy, jusqu'à un mille du rivage, à Herring-Cove, Campobello, et la ligne a été en bon ordre jusqu'au temps présent.

M. McDonald a fait l'inspection des bureaux, à Campobello et Eastport, le 25, et est parti le même jour pour Halifax, à bord du *Tyrian.* A Long-Eddy, le câble a été enfoui depuis la Hutte aux Câbles jusqu'au niveau de l'eau basse. A Eastport, on a fait une tranchée pour y déposer le câble, depuis le rivage jusqu'à la hutte nouvelle.

La ligne de Campobello est en bonne condition, mais il faudrait un fil plus pesant là où la ligne passe à travers les bois. Je ferai exécuter ce changement avant que l'hiver soit commencé.

A Eastport, toute la ligne a été réparée et le vieux fil remplacé. La ville a exigé que nos poteaux soient peinturés, et ce peinturage a été fait.

A Grand-Manan, la compagnie du téléphone se sert de nos poteaux; elle les a maintenus en bonne condition depuis que leurs fils ont été posés, mais nous avons eu beaucoup de trouble dans les commencements.

La ligne du téléphone, depuis Seal-Cove jusqu'au phare de Southwest-Head, a besoin d'être renouvelée; les poteaux sont pourris et déracinés par la gelée. Les grandes tempêtes électriques de cette année ont causé des désordres considérables sur cette ligne, mais le tout est actuellement réparé et en très bon état.

Le gardien du phare de South-Head a démissionné; il a été remplacé au mois d'août 1907, par M. Clyde Ingersoll.

La ligne, depuis Grand-Harbour jusqu'à l'île Whitehead, qui comprend trois milles et trois quarts de ligne terrestre, et trois longueurs de câble, est en condition parfaite et fonctionne bien.

Les bureaux sont bien tenus et l'ouvrage y a été fait d'une manière satisfaisante durant toute l'année.

Les noms des télégraphistes et des réparateurs sont mentionnés dans le tableau.

Votre tout dévoué,

C. C. SEELEY,
Surintendant de district.

RAPPORT n° 5.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.
CHICOUTIMI, 18 septembre 1908.

Ci-après vous trouverez le rapport du surintendant de district sur la ligne entre Québec et Bersimis, dans les comtés de Québec, Montmorency, Charlevoix, Chicoutimi et une partie du Saguenay jusqu'à Bersimis, pour les douze mois expirés le 31 mars 1908.

Le bureau de Chicoutimi est situé dans le nouvel édifice public depuis mars dernier.

Le personnel du bureau de Chicoutimi est comme suit:

Bureaux.	Personnel.	Montant.
		$ cts.
Surintendant	J. C. Taché	300 00
Inspecteur et instructeur	A. Simard	564 00
Télégraphiste	D. Villeneuve	600 00
"	J. Lapointe	360 00
Télégraphiste de nuit	T. Villeneuve	360 00
Commis	J. A. Couet	180 00
Messager	A. Gagné	120 00
Réparateur	J. Fortin	420 00
Loyer du bureau	J. E. Cloutier	120 00

Ligne n° 13.—De Québec à Labrador; pas de changement.

Lignes 13 et 21, Ligne n° 21.—Ligne double depuis la Malbaie jusqu'à Sainte-Catherine, 38 milles; pas de changement.

Ligne n° 40.—De la Baie Saint-Paul à Chicoutimi, 85 milles. Cette ligne est dans les mêmes conditions.

Ligne n° 39.—De Sainte-Catherine à Chicoutimi, 83 milles; pas de changement.

Ligne n° 41.—De Malbaie à Sainte-Agnès, 12 milles; pas de changement.

Ligne n° 44.—De la Baie Saint-Paul à la Petite Rivière, Saint-François-Xavier; pas de changement.

Ligne n 45.—De Sainte-Anne au Lac Clair, 10 milles, comme dans le rapport 1906-7.

Ligne n° 42.—De Chicoutimi à Saint-Charles Borromée, 18 milles, avec deux lignes de ceinture: Shipshaw-Nord, 2 milles, et Saint-Ambroise, 4 milles; cette ligne a été prolongée jusqu'à la Rivière à la Pipe, une distance de 32 milles; elle est en bonne condition.

Les bureaux sont distribués et les distances entre eux partagées de la manière suivante:

De Saint-Charles Borromée à Taché, 7 milles.

De Taché à l'intersection du chemin du village de Saint-Joseph d'Alma, une ligne de ceinture, 3 milles.

De l'intersection du chemin jusqu'à Saint-Cœur de Marie, 5 milles.

De Saint-Cœur de Marie à Saint-Henri de Taillon, 6½ milles. Le tout forme une ligne complétée de 39½ milles, à partir de Chicoutimi jusqu'à Saint-Henri de Taillon.

De Saint-Henri de Taillon jusqu'à Honfleur, la ligne n'est pas terminée; les poteaux sont distribués sur le terrain, le déblaiement de la route est presque fini, il y a encore un mille à construire. La distance est de 8 milles. La ligne a coûté $3,984.55.

Ligne n° 50.—De Tadoussac à Chicoutimi, 82 milles, pas de changements depuis le rapport de l'année précédente.

Durant l'année les dépenses se sont élevées aux montants suivants:—

Réparations au chemin entre Saint-Alphonse et Chicoutimi	$ 402 10
Réparations au chemin entre Sainte-Anne et Saint-Fulgence	503 67
Changement de route au Lac Clair	100 00
Construction de deux cabanes pour le campement des réparateurs, entre Sant-Fulgence et le Lac à Résimon	61 10
Réparation au chemin entre Moisie et Sept-Iles	301 74
Pension du télégraphiste Rivard, et le débarquement du bagage de P. A. Guay, à Bersimis	28 30
Construction d'un hangar pour le bois de chauffage, etc., à l'usage du télégraphiste, à Bersimis	217 88
Construction d'un chemin à la Baie des Bacons, entre Escoumains et Portneuf, à cause de l'éboulis de la falaise	938 20
Reconstruction du camp à la Baie de Laval	289 75
Réparation du pont sur la rivière Sainte-Marguerite, entre Sainte-Anne et Tadoussac	269 98
Réparation du chemin des Bergeronnes, dans les premiers cinq milles à l'est de Tadoussac	306 38
Réparation du pont de White River, côte nord	23 80
Réparations du chemin entre la Pointe aux Esquimaux et Baie Piastre, et entre la Pointe aux Esquimaux et Mingan	1,015 00
Reconstruction du camp, à la rivière Eternité, sur la route entre Anse Saint-Jean et Chicoutimi	456 50
Réparations du chemin entre Sainte-Catherine et la Baie des Rochers, comté de Charlevoix	199 97
Achat de matériaux, chez Ahearn et Soper	846 90
Fret, horloge, fil de fer galvanisé, voiturage et autres menues dépenses au bureau de Chicoutimi	127 99
Dépenses totales des réparations	$9,157 73

Le coût de l'entretien des divers bureaux, y compris les salaires des télégraphistes, et les dépenses se rapportant à ces bureaux sont comme suit:—

Avril 1907	$ 694 19
Mai 1907	797 94
Juin 1907	786 65
Juillet 1907	761 08
Août 1907	865 50
Septembre 1907	875 77
Octobre 1907	864 39
Novembre 1907	775 21
Décembre 1907	830 96
Janvier 1908	754 06
Février 1908	817 80
Mars 1908	1,131 44
Formant un total de	$9,954 98
Y compris le montant des réparations générales et la construction de la ligne	9,157 73
Grand total	$19,112 71

RAPPORT N° 6.

SAINT-JEAN, I.O., 30 novembre 1908.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les lignes et câbles télégraphiques de mon district, et les câbles de l'Ile-aux-Grues, l'Ile-aux-Coudres, etc., tels que ci-après décrits.

Comme dans les années précédentes, les câbles télégraphiques et téléphoniques de mon district ont été brisés par la glace durant l'hiver 1906-7. Les câbles entre L'Ange-Gardien et Saint-Pierre, et entre Saint-François et l'Ile aux Reaux, ont été réparés par des hommes de Saint-François, Ile d'Orléans, dans les mois de mai et juin 1907.

Le câble entre l'Ile aux Coudres et Les Eboulements a été réparé par des hommes de l'Ile aux Coudres, dans les premiers jours de juillet 1907.

Les câbles entre l'Ile aux Grues et Montmagny, et entre Saint-François et la Baie Saint-Paul ont été réparés par l'équipage du steamer *Tyrian,* dans le mois de septembre 1907. On a ajouté environ un mille de câble pour remplacer les parties emportées par les glaces. En septembre 1907, un câble entre la Grosse-Ile et l'Ile-aux-Grues a été perdu dans le chenal du nord.

Tous ces câbles ont été de nouveau rompus sous l'action des glaces, en janvier 1908.

Je dois encore vous demander de faire enlever le câble entre la Grosse-Ile et l'Ile-aux-Grues; ce câble est placé dans un endroit tellement exposé qu'il sera inévitablement brisé chaque année. S'il était posé plus au nord, où le chenal est plus profond, il aurait grande chance de résister plus longtemps.

La ligne aérienne sous ma direction devrait être partiellement reconstruite aussitôt que possible, spécialement sur la Grosse-Ile et l'Ile-aux-Grues, où il m'a fallu faire d'incessantes réparations pour garder la ligne en bon ordre. Les poteaux sont défectueux et ce n'est qu'à force de supports que j'ai pu les maintenir en place. A la Grosse-Ile, il serait avantageux de placer nos fils sur les poteaux servant à l'éclairage électrique; ce changement pourrait se faire à bon marché. J'insiste aussi sur la

nécessité de construire une hutte à l'atterrissement du câble; ce qui permettrait aux hommes de travailler à l'abri dans cet endroit. L'ouvrage pourrait ainsi se faire plus promptement et exempterait le loyer d'une petite embarcation, qui coûte plus cher, chaque année, que le prix de telles cabanes.

Je recommande aussi la construction d'un vaisseau de 18 ou 20 pieds, spécialement approprié à la pose des câbles. Je pourrais faire construire ce bateau ici, durant l'hiver, de manière à pouvoir s'en servir durant la saison prochaine. Cette embarcation coûterait environ $130.

Comme je vous en ai déjà informé, tout le câble, que j'avais en ma possession, a été employé.

Je dois ajouter que, sur toutes les lignes que j'avais sous ma surveillance, le service a été généralement satisfaisant pendant la présente année.

Un grand nombre de poteaux ont été brisés, mais ils ont été remplacés le plus promptement possible.

Je crois devoir insister sur la nécessité de placer entre mes mains la papeterie et tous les autres articles requis pour les bureaux, de manière à ce que je puisse les distribuer moi-même aux différents employés de mon district. Je peux facilement faire cette distribution aux télégraphistes, lorsque c'est nécesaire. Ces articles pourraient être mis en dépôt ici.

Il est aussi nécessaire d'avoir un remorqueur convenable pour réparer les câbles. On pourrait, dans le cours de l'hiver, acheter un bateau de certaines compagnies de remorquage, à Québec, de sorte qu'il serait prêt pour le mois de mars. Ce remorqueur nous permettrait de réparer les câbles rapidement, et donner plus de satisfaction au public.

Vous trouverez, ci-inclus, les détails concernant l'administration de toutes les lignes et des câbles, les noms des agents, les salaires, etc., de ma division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. P. POULIOT,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 7.

LEAMINGTON, ONT., 26 septembre 1908.

M. D. H. KEELEY,

Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur le service des lignes télégraphiques de l'Ile Pelée, durant l'exercice du 30 juin 1907 au 31 mars 1908:

1. La ligne sur l'île est en bon ordre. Pendant l'été 1907, la partie endommagée de la ligne, près le " phare du nord ", a été réparée et les poteaux remplacés. A la fin de l'année 1907, nous avons été obligés de transporter les poteaux plus loin dans l'île, sur le côté ouest, afin de suivre le nouveau chemin que le conseil avait fait reconstruire, le vieux chemin ayant été détruit par l'eau. Le 25 octobre, j'ai installé un instrument à la résidence de James Srigley, située entre le dock ouest et les bureaux de Pelée-Sud, conformément aux instructions reçues lorsqu'une partie de la ligne fut changée en juin 1907. A la fin d'octobre, le magasin général de A. McCormick et Fils fut incendié, l'instrument qui s'y trouvait a été aussi brûlé, et le 4 décembre, j'ai installé un nouvel instrument dans leur bâtisse temporaire, qui est à peu de distance de leur premier magasin.

2. Au moins de novembre dernier, lorsque j'ai réparé la ligne sur terre ferme, j'ai dû poser plusieurs poteaux nouveaux pour remplacer ceux qui étaient trop vieux, et il nous faudra en mettre plusieurs autres dans le cours de l'automne 1908, quand nous ferons les réparations pour l'hiver. Les glaces se sont accumulées considérable-

ment, pendant l'hiver dernier, sur la rive de terre ferme; et à un endroit à l'est de Sturgeon-Creek, la glace poussée par les vents du sud-ouest s'est élevée à une hauteur de plus de 150 pieds, déracinant quelques arbres, et s'empilant sur la rive par dessus le fil du téléphone, sur une distance d'environ 25 pieds; de sorte qu'il a fallu soit couper le fil et le raccorder, ou le déblayer en coupant la glace à cet endroit. Une telle accumulation de glace ne s'était pas encore vue ici depuis que la ligne a été construite, en 1888. Nous avons actuellement à surmonter une nouvelle difficulté. Comme le chemin de fer électrique suit la même rue que la ligne de téléphone, pour la plus grande partie de la distance entre le bureau de Leamington et le lac, il sera nécessaire de faire passer ailleurs la ligne de téléphone, à cause du bruit, etc., que fera le tramway électrique, lorsqu'il sera en opération. De plus, il faudra le construire en métal, pour éviter les courants d'induction. Comme les vieux poteaux de la ligne actuelle ne sont plus convenables, étant trop faibles et défectueux, il sera préférable, quel que soit le tracé choisi entre le bureau de Leamington et l'atterrissement du câble, de poser de nouveaux poteaux munis de traverses à six chevilles, raccorder la ligne, et placer le réseau de l'Ile Pelée et de Leamington sur une même ligne, et celui de la Pointe Pelée avec les bureaux intermédiaires, et de Leamington, sur une ligne séparée, qui sera raccordée au moyen d'un commutateur dans le bureau de Leamington.

Pour l'échange des messages on peut faire une ligne double ou métallique à partir du bureau de Leamington jusqu'à l'atterrissement du câble, tandis qu'une autre ligne double ou métallique pourra être raccordée sur la Pointe Pelée, en dehors des points d'induction du chemin de fer électrique, de manière à assurer un service le plus convenable possible. Mais pour séparer les embranchements de la ligne, il faudra installer un plus grand nombre d'instruments dans les deux différentes sections, afin d'établir un appel pour chaque instrument additionnel.

3. Aux environs du chenal, le câble a été brisé par les ancres d'un bateau, pendant une tempête, le 24 octobre 1907, mais il fut réparé et la communication rétablie le 16 novembre. Le service se continua d'une manière régulière jusqu'au 2 février 1908, alors que, durant des tempêtes de vent très fortes, le câble fut brisé, dans la partie la plus profonde du chenal, par l'encombrement des glaces qui étaient sans cesse en mouvement, le froid n'étant pas assez considérable pour les congéler en un point stationnaire. Comme j'en ai déjà fait la remarque, nous avons besoin d'un bon câble pour faire les réparations requises, vu que celui que nous avons actuellement est d'une qualité douteuse.

Je vous transmets, ci-inclus, la liste des bureaux, des télégraphistes ou agents, et les taux de commission ou salaires, avec un sommaire des messages expédiés et reçus, depuis le 30 juin 1907 jusqu'au 31 mars 1908.

Votre tout dévoué,

JOHN McR. SELKIRK,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 8.

KAMPLOOPS, C.-B., 15 juillet 1908.

M. D. H. KELLEY,

Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport concernant mon voyage d'inspection des lignes du Nord-Ouest dans le cours du mois passé:—

Qu'Appelle à Fort-William, 18 milles.—Cette partie de la ligne est en bon ordre. Au commencement du printemps les feux de prairie ont causé de grands dommages aux poteaux, mais les réparations nécessaires ont été faites. Le défrichement des terres étant presque continu, il sera absolument nécessaire avant longtemps de transporter les poteaux le long du grand chemin, là où la chose n'a pas encore été faite.

Fort-Qu'Appelle à Kutawa, 56 milles.—La ligne entre ces points a aussi souffert des dommages causés par les feux de prairie, mais grâce à une surveillance constante, il n'y a pas eu de retard dans l'envoi des messages, et la ligne a été maintenue en bon ordre. Les colons arrivent en grand nombre dans ce district, et dressent des clôtures dans les alentours de notre ligne, mais jusqu'à présent aucune requête n'a été faite pour transporter notre ligne dans le chemin réglémentaire.

Kutawa à Humbolt-Sud, 78 milles.—C'est avec les plus grandes difficultés qu'on a pu maintenir en ordre cette partie de la ligne, à cause de la fréquence des feux de prairies. Il y aura durant l'été de grandes réparations à faire. Il y a, à Humbolt-Sud, une quantité suffisante de poteaux pour ces réparations.

Humbolt-Sud à Saskatoon, 69 milles.—La même chose s'est produite ici par les feux de prairie, et les dommages ont été considérables. Pour mettre cette partie de la ligne en bon état il faudra environ 200 poteaux.

Saskatoon à Henrietta, 52 milles.—Le district est actuellement très peuplé, et environ le tiers de la ligne passe au milieu de fermes cultivées et entourées de clôtures, ce qui rend difficile la tâche du réparateur. A cause du défrichement des terres, les feux de prairie n'ont pu faire que peu de dommage; la principale cause de dommage actuellement provient des tempêtes électriques, et de temps en temps il faut remplacer un poteau défectueux frappé par la foudre. Cette partie de la ligne est en bon ordre, sauf qu'il est nécessaire d'avoir 50 poteaux nouveaux pour remplacer ceux qui sont pourris.

Henrietta à Battleford, 57 milles.—De Henrietta jusqu'à 30 milles à l'ouest (poste du réparateur Salsbury), la ligne est en bon ordre; mais à partir de ce point jusqu'à Battleford, elle est en très mauvaise condition. Les feux ont fait des ravages entre Battleford et 18 milles à l'est, mais il est évident que le réparateur à Battleford ne s'est pas occupé de la ligne comme il aurait dû le faire. Je constate que les quatre cinquièmes des interruptions sérieuses qui ont eu lieu sur la ligne, durant cette saison, se trouvent dans la division de Battleford. Mon charretier et moi avons trouvé dix poteaux à terre. Il faudrait environ 200 poteaux nouveaux pour réparer la ligne. Le conseil municipal de Battleford exige que nous enlevions de la rue principale de la ville les poteaux qui y sont actuellement, et qu'ils soient remplacés par des poteaux semblables à ceux qui servent à l'éclairage électrique et au téléphone. Ceci a été fait depuis.

Battleford à Pitt, 97 milles.—On se sert de poteaux en fer dans cette division. La ligne proprement dite est en bon ordre, mais il y a beaucoup de petits arbres et de branches à enlever. A partir d'un endroit situé à 24 milles à l'est de Pitt, une ligne de ceinture se rend jusqu'à Lloydminster; cette ligne a été reconstruite et mise en aussi bonne condition que possible par le réparateur Mann, mais les poteaux étant en peuplier, et posés depuis six ans, ne peuvent durer beaucoup plus longtemps. Le conseil municipal de Lloydminster demande que les nouveaux poteaux soient de dimension plus grande que ceux qui sont actuellement en place, et qu'ils soient érigés le long de la rue Principale de la ville. Le surintendant McDonald s'occupe de cette question.

Lloydminster jusqu'au lac à l'Ognon, 50 milles.—Dans cette division se trouve comprise la ligne de ceinture de 22 milles ci-dessus mentionnée; la ligne traverse sur la rive nord de la rivière Saskatchewan, à Pitt; le reste de la ligne est en bon ordre.

Lac à l'Ognon à Moose, 33 milles.—Cette partie de la ligne est actuellement en bon état; mais comme elle traverse un marais, et des bois très épais, où les chemins changent constamment de direction, sans compter les broussailles qui repoussent promptement, c'est pour le réparateur une tâche très difficile à maintenir la ligne bien déblayée.

Moose à Saint-Paul des Métis, 33 milles.—Dans cette division aussi le terrain est marécageux, et le bois touffu jusqu'à quelques milles de Saint-Paul; mais la ligne est en très bon ordre. Il faudra environ 75 poteaux neufs entre le lac à l'Ognon et Saint-Paul.

Saint-Paul des Métis au lac à la Selle, 24 milles.—La ligne est en assez bon état, mais plusieurs poteaux devront être replantés, et un bon nombre de nouveaux est nécessaire.

Lac à la Selle et Pakan, 37 milles.—Cette partie de la ligne est en bon ordre; elle traverse pendant plusieurs milles un terrain sablonneux, jonché de pins rabougris touffus. La chute de ces arbres cause beaucoup d'obstacles. La route est cependant bonne et les interruptions ne sont jamais de longue durée. Environ 200 poteaux sont requis entre Saint-Paul des Métis et Pakan.

Pakan à Andrew, 18 milles.—A Pakan, le fil retraverse sur la rive sud de la rivière. La ligne est en bon ordre.

Andrew à Star, 18 milles.—La ligne est dans un pays ouvert, et est en bonne condition.

Star à Fort Saskatchewan, 25 milles.—La ligne a été renouvelée sur un parcours de 13 milles, et est en bon ordre; la majeure partie des 12 autres milles traverse les champs, et devrait être transportée sur le grand chemin.

Fort Saskatchewan à Edmonton.—A Fort Saskatchewan, le fil retraverse sur la rive nord de la rivière. La ligne est en parfait état. A cause d'un changement opéré dans la direction du chemin, il est nécessaire de transporter les poteaux à un certain point, à une petite distance, sur le parcours de trois quarts de mille, et douze poteaux à un certain endroit. Le conseil municipal d'Edmonton demande un grand nombre de changements pour la ligne dans les limites de la cité. Toute la partie de notre ligne, depuis son entrée dans la ville jusqu'à notre bureau, devra être changée, et reconstruite conformément aux règlements civiques. Pendant mon séjour à Edmonton, j'ai essayé de prendre des arrangements avec les autorités du gouvernement provincial dans le but d'obtenir la permission de nous servir de leurs poteaux de téléphone qui suivent tout le trajet. En l'absence du sous-ministre, je n'ai pu conclure aucun marché, mais le surintendant des téléphones m'a paru favoriser ce projet, vu que c'est un service qui peut être réciproque ailleurs. J'espère que cette question se règlera favorablement, et nous exemptera ainsi beaucoup de trouble et de dépenses.

De Edmonton à Athabaska Landing.—J'ai trouvé cette ligne en bonne condition. Des chutes d'arbres ont causé beaucoup d'embarras durant le printemps, mais il n'y a pas eu d'interruption sérieuse dans les opérations de la ligne. Un bureau à Twin Lakes, à mi-chemin entre les places, faciliterait beaucoup les moyens de réparation, et permettrait aux télégraphistes de trouver promptement l'endroit précis où la ligne est brisée.

PERSONNEL ET BÂTISSES.

Qu'Appelle.—Le bureau de cet endroit est conjoint avec celui du chemin de fer du Pacifique Canadien, c'est le point principal d'affaires entre les deux lignes. Le service est excellent, et très satisfaisant sous tous les rapports. Le réparateur, J. W. Wilson, réside ici, et agit souvent comme suppléant de l'agent, c'est un télégraphiste habile.

Fort Qu'Appelle.—P. Elmer, agent. Le bureau est actuellement dans une bâtisse où l'on paie un loyer, vu que le vieux bureau en notre possession est devenu inhabitable. M. Elmer est un télégraphiste d'une habileté exceptionnelle, porte beaucoup d'attention à son ouvrage et donne satisfaction.

Lipton.—Notre bureau est placé ici dans la gare du chemin de fer du Pacifique Canadien, et le service qui est satisfaisant est basé sur une commission.

Kutawa.—Le bureau de télégraphe et le bureau de poste sont ensemble dans la maison de l'agent Von Lindeburgh. M. Lindeburgh compte les plus longues années de service continu sur les lignes du Nord-Ouest, étant employé sur la ligne depuis 1880. Il a avec lui un excellent réparateur, et un bon télégraphiste.

Humbolt-Sud.—H. J. Macdonald est agent à cet endroit; il a probablement sous sa direction la partie la plus difficile de la ligne, vu qu'il n'y a pas de bureau de vérification pour une distance d'environ 75 milles de chaque côté, et que cette place est très sujette aux feux de prairie. Il se fait comparativement peu d'affaires ici, mais il est probable qu'elles augmenteront avec l'accroissement de la population. La bâtisse où se trouve le bureau, ainsi que l'étable sont la propriété du gouvernement, ces bâtiments ont grandement besoin d'être peinturés, à part de cela, ils sont en bon état.

Saskatoon.—Le bureau ici est réuni à celui du C.P.R., et le service est fait par leurs télégraphistes. Le réparateur, G. T. Clément, demeure à cet endroit et donne pleine satisfaction quoique sa besogne soit très difficile.

Warman.—Le bureau est situé dans la gare du C.N.R., le service est basé sur une commission.

Henrietta.—W. J. Salisbury, télégraphiste. L'ouvrage est peu considérable à cet endroit, le bureau servant principalement de station préposé aux réparations. M. Salisbury, qui est un excellent réparateur, a été employé d'une manière continue depuis 1886, il était sur la ligne lorsqu'elle était mise en opération par les entrepreneurs. Les vieilles bâtisses qui étaient la propriété du gouvernement ont disparu, et le bureau et l'étable sont loués par M. Salisbury.

Battleford.—J. D. Noël, télégraphiste. Au point de vue des affaires, ce bureau est le plus important de notre ligne dans le Nord-Ouest. Le montant d'affaires est considérable et s'accroît constamment. M. Noël est un bon employé et s'intéresse beaucoup à son ouvrage. Un bureau nouveau a été construit l'année dernière. Peut-être est-ce dû à ce que sa construction a été faite en automne, mais elle laisse beaucoup à désirer. Le réparateur, W. Dewan, est stationnaire ici.

Bresaylor.—J. W. Callahan, télégraphiste. Le bureau est à loyer. Il ne se fait pratiquement pas ou que peu d'affaire ici, et je recommanderais que M. Callahan soit pourvu d'outils de réparateur, loue une voiture quand c'est nécessaire, et s'occupe des réparations requises à l'ouest de la station. Comme il a déjà été employé comme réparateur, il ne devrait pas trouver cet ouvrage difficile.

Lloydminster.—H. McClenaghan, télégraphiste. Le bureau ici, quoique bien central, est situé dans des bâtisses incommodes et malsaines, et je recommanderais un changement de local. Le montant d'affaires s'accroît de jour en jour et se continuera probablement ainsi. M. McCleneghan est un télégraphiste de longue expérience et s'intéresse activement à son ouvrage.

Moose.—G. G. Mann, télégraphiste. Ce poste est une station de réparation, et le nombre de télégrammes transmis est bien minime; mais les colons commencent à s'établir dans cette place, quoiqu'un peu éloignés des chemins de fer. M. Mann est un réparateur expert, et maintient en bon état une section difficile à entretenir. Le bureau appartenant au gouvernement a été incendié l'année dernière, et il est placé actuellement dans une bâtisse louée par M. Mann.

Saint-Paul des Métis.—Le bureau ici est dans une bâtisse appartenant à la mission C. R. Le montant d'affaires est considérable, vu l'accroissement rapide de la colonisation. On s'attend qu'il se formera ici avant longtemps un village bien peuplé ayant la mission comme centre.

Lac à la Selle.—J. W. Carroll, télégraphiste. Un nouveau bureau a été construit ici récemment par le gouvernement. Au point de vue de l'ouvrage, du confort et de l'apparence générale, c'est la meilleure bâtisse qui ait été construite dans l'ouest pour le service télégraphique. A ses fonctions de télégraphiste M. Carroll ajoute celles de sous-agent des terres fédérales, et de commis à l'agence des sauvages.

Pakan.—Mme Gordon, télégraphiste. Le bureau est dans une bâtisse appartenant au gouvernement. Le bois employé pour sa construction n'était pas bien sec, et a retiré considérablement, ce qui rend la bâtisse froide et difficile à chauffer en hiver. Le montant d'affaires n'a pas varié depuis un certain nombre d'années. Le service télégraphique sous la direction de Mme Gordon ne laisse rien à désirer.

Andrew.—Mlle B. Carey, télégraphiste. Les affaires sont ici assez considérables. Le bureau est bien tenu par Mlle Carey, il est situé dans le magasin de M. Carey. Le réparateur, C. Norn demeure à cet endroit et entretient sa section en parfait état.

Star.—K. Morrisson, télégraphiste. Le montant d'affaires dans ce bureau a quelque peu diminué, à cause de l'établissement d'autres villages dans les environs. La plus grande valeur de ce bureau est de servir de station de vérification. La bâtisse dans laquelle se trouve le bureau est à loyer.

Fort-Saskatchewan.—A. W. M. Campbell, télégraphiste. Le bureau de télégraphe est situé dans le bureau de poste, et malgré la concurrence du C.N.R., et du téléphone à longue distance, le montant d'affaires est satisfaisant. M. Campbell donne à son ouvrage toute l'attention requise, et c'est un de nos meilleurs agents.

Edmonton.—Wilder, télégraphiste suppléant. Nous avons un pupitre ici dans le bureau de la Compagnie du Pacifique Canadien. Il y a encombrement dans ce bureau, et l'accroissement de l'ouvrage qui se produira, lorsque la ligne de la Rivière à la Paix sera construite, rendra impossible le séjour du télégraphiste dans cette bâtisse. Le nouveau bureau de poste d'Edmonton sera bientôt terminé. C'est un édifice très spacieux, et s'il était possible d'y avoir une chambre, nous ne pourrions pas nous procurer un meilleur bureau au point de vue du confort et de la localité. Je suggérerais de tenter de mettre ce projet à exécution, M. Welder est un télégraphiste compétent et très dévoué à son travail. Il serait difficile de trouver un fonctionnaire plus zélé et plus digne de confiance. M. G. Macleod est un réparateur expérimenté, qui connaît bien le pays; c'est un digne successeur de notre dernier réparateur, M. McKay.

Athabaska-Landing.—Jas. McKernan, télégraphiste. La bâtisse du bureau appartient au gouvernement; elle est commode et confortable, et a pris beaucoup de valeur comme propriété. M. McKernan, qui a aidé à construire la ligne en 1876, est un excellent télégraphiste. Ce bureau est très important, se trouvant la première station d'appel du grand nord.

D'une manière générale, la condition des lignes du Nord-Ouest est satisfaisante, sous le rapport de l'entretien des lignes et de la qualité du service rendu par les télégraphistes et les réparateurs. Les livres sont bien tenus, et les rapports transmis plus promptement que sur aucune des autres lignes que j'ai inspectées.

Moosejaw, division Willow Bunch.—Depuis Moosejaw jusqu'à un point à dix milles au sud, la ligne a été transportée, il y a deux ans, au chemin public, et de nouveaux poteaux ont été posés. Cette partie est en très bon état. A partir de cet endroit, il serait nécessaire de placer la ligne le long du grand chemin sur une distance de trois autres milles, à cause de l'établissement constant des colons. Le reste de la ligne jusqu'à la montagne des Bois a besoin d'être complètement réparé. Il y a encore actuellement des poteaux qui ont été plantés depuis 23 ans. La ligne, dans toute sa longueur, se trouve en pleine prairie et à découvert; elle subit souvent des dommages, surtout en hiver, de la part des voyageurs qui ne trouvant pas de bois, s'en procurent à même les poteaux pour faire du feu. Dans plusieurs cas, tout le poteau a été ainsi enlevé.

Dans le cours de l'année dernière, les colons sont arrivés en foule, et il y a actuellement plusieurs maisons érigées le long de la ligne, là où deux ans auparavant on ne voyait pas une bâtisse sur une distance de 75 milles. Le nombre des colons augmentera de beaucoup lorsque le nouvel Acte des terres deviendra en force, vu qu'il ouvrira à la colonisation un vaste territoire jusqu'ici interdit aux colons. Je recommanderais qu'un bureau soit installé à mi-distance entre Moosejaw et la Montagne des Bois.

Entre la Montagne des Bois et Willow Bunch, la ligne est en bon état.

PERSONNEL ET BÂTISSES.

Moosejaw.—Nos dépêches ici sont transmises par la Compagnie du Pacifique Canadien.

Montagne des Bois.—Le bureau est dans la maison du télégraphiste J. H. Thompson. On ne paie pas de loyer. Il y a à cet endroit un poste de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et cette ligne lui est une nécessité.

La montagne des Bois est le point le plus rapproché de la frontière du Montana, et tout le trafic, provenant du territoire des Etats-Unis, passe ici. M. Thompson est un bon télégraphiste, qui fait ses rapports correctement et promptement, et donne entière satisfaction. Le réparateur Brown demeure ici; mais il passe, en été, la plus

grande partie de son temps à voyager le long de la ligne à réparer les dommages causés par la foudre et les feux de prairie.

Willow Bunch.—J. D. Noël, télégraphiste. Les affaires ici augmentent rapidement par l'arrivée constante des colons qui viennent s'y établir. Le bureau appartient au gouvernement. Comme il arrive souvent pour les habitations de l'ouest, la bâtisse a été construite avec des matériaux qui n'étaient pas assez secs, et la maison n'est pas aussi chaude qu'on devrait s'y attendre. Il est nécessaire d'y faire quelques réparations.

Ligne télégraphique de Lac aux Canards à Batoche, 7 milles.—Les poteaux de cette ligne sont presque tous très vieux, et un bon nombre devra être remplacé en neuf. Actuellement la ligne est assez en bon état.

Lac aux Canards.—L'agent du chemin de fer du Pacifique Canadien est ici notre télégraphiste, et donne satisfaction.

Batoche.—Le bureau est dans le magasin de M. D. H. Grant qui est notre télégraphiste. Il s'y fait peu d'affaires, mais la ligne est d'un grand avantage, et les dépenses du bureau sont minimes.

LIGNES DE TÉLÉPHONE.

Kamsack—Agence des sauvages, 6½ milles.—Cette ligne continue à se maintenir en bon ordre; elle est très utile à l'agence des sauvages, et à tous ceux qui ont des rapports avec cette agence. Quelques changements dans la ligne sont nécessaires dans le village de Kamsack, mais ils ne coûteront qu'un montant bien minime.

Fort Qu'Appelle—Fire Hills, 28 milles.—Cette ligne, construite en 1907-08, part de Fort Qu'Appelle via Lebret et Balcarres, où des téléphones sont installés, et se rend jusqu'à l'agence des sauvages, à File Hills. Cette ligne est d'une grande utilité, et c'est ce qu'affirment M. Graham, l'inspecteur des agences des sauvages, le révérend Père Hugonard, principal de l'école industrielle de Lebret, ainsi que les officiers de la gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest, et plusieurs autres.

Lac aux Canards—Agence des sauvages.—Cette ligne est en bon état et ne coûte rien pour son entretien.

Ecole industrielle du Lac à la Selle, 6½ milles.—Cette ligne se maintient en bonne condition.

Andrew-Whitford, 6½ milles.—Cette ligne est en bon état. Il s'y fait peu d'affaires.

Edmonton-Stoney Plain Centre, 28 milles; Edmonton-Alexandra, 34 milles.—Ces lignes sont actuellement mises en opération par la Compagnie de téléphone du district d'Edmonton. Elles sont en bonne condition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) J. S. MACDONALD,
Inspecteur général.

RAPPORT N° 9.

VICTORIA, C.-B., 1er juin 1908.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur les lignes télégraphiques de l'Etat, à l'Ile de Vancouver, C.-B., et sur la ligne de Golden et Windermere, dans Kootenay-Est, C.-B., dont j'ai la surveillance, pour l'année expirée le 31 mars 1908.

Nom de la ligne.	Milles en opération.	Longueur des lignes aériennes.	Longueur des câbles.	Nombre des bureaux.	Nombre des télégraphistes	Nombre des lignes réparées.
Victoria-Cap Beale	118	118	.....	6	6	5
Alberni "	57	57	.....	2	2	Répar. par le réparat. du C.P.R.
Alberni Clayoquot	$86\frac{3}{16}$	$86\frac{3}{16}$	.....	7	6	5
Alberni-Clayoquot (embr. de téléphone Sechart)	9	9	.....	.....	.....	.....
Alberni-Clayoquot (emb. de télégraphe Mosquito Harbour)	$10\frac{1}{4}$	$10\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	.....	.....	.....
Nanaïmo-Comox	90	90	.....	10	10	2
Parksville-Alberni (embranch. de téléphone)	30	30	.....	.....	.....	Réparat. du C.P.R.
Nanaïmo-Comox (embr. de téléphone (Union Bay, Denman et l'île Hornby)	18	11	7	.....	.....	.....
Vancouver--Ile Salt Spring, téléphone	45	40	5	8	8	Répar. faites par l'agent selon que requis.
Golden-Windermere	90	90	.....	4	4	2

Ligne Victoria-Cap Beale.—Comme dans les années précédentes, des téléphones ont été fournis aux différentes maisons commerciales faisant affaire le long de la côte; aux camps des chantiers de bois, aux compagnies de pêcheries, aussi bien qu'aux réparateurs de la ligne, dans leurs huttes, et aux huttes de patrouille du ministère de la Marine et des Pêcheries, à Tsusiat et à Seven Mile River. Un embranchement de téléphone a été établi au campement des quartiers généraux des travaillants préposés à la construction du nouveau chemin pour les chevaux transportant les effets nécessaires aux différents postes de sauvetage et de secours en rapport avec la navigation. Cet embranchement est une source de revenus considérables, car il y a une soixantaine d'hommes employés à cet ouvrage. Le service de cette ligne a été beaucoup amélioré depuis l'installation, en novembre dernier, d'un bureau à Victoria, dans l'édifice public de Victoria, où nous avons placé notre propre agent. Lorsque le ministère de la Marine et des Pêcheries aura fini ce chemin, notre fil y sera installé, le nombre des réparateurs de la ligne sera augmenté, et le service sera établi de manière à donner satisfaction complète.

Ligne Alberni-Cap Beale.—Les réparateurs de la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Pacifique Canadien entretiennent cette ligne; lorsqu'il y a interruption, les télégraphistes de la Compagnie du Pacifique Canadien, à Bamfield, transmettent nos messages par le câble de Bamfield à Alberni, ou *vice versa.*

Ligne Alberni-Clayoquot.—Cette ligne a été maintenue en très bon ordre, si l'on considère les grandes difficultés que présente le pays qu'elle traverse. La partie entre Franklin Creek (où un câble traverse le canal Alberni) et Effingham Inlet, est celle qui présente le plus d'obstacles. Le réparateur ne peut se rendre qu'en bateau sur la majeure partie de sa division, vu qu'il lui serait impossible de parcourir autrement les divisions qu'il a sous ses charges dans un temps convenable; ceci se rapporte à la ligne de Franklin Creek à Effingham Inlet, et de cette dernière place jusqu'à Ucluelet, c'est-à-dire deux divisions et demie. On constate que les réparateurs ne peuvent se rendre assez tôt, spécialement en hiver, pour réparer les ruptures de la ligne, à cause des difficultés et des dangers occasionnés par les tempêtes. Des bateaux à pouvoirs moteurs devraient être fournis aux réparateurs de ces divisions, ils pourraient de cette manière faire leur ouvrage avec plus de sûreté et plus promptement. La ligne d'embranchement de Mosquito Harbour a été complétée et est en bon ordre; elle est d'un grand service à la compagnie faisant le commerce de bois, et aux colons

de l'endroit. Les revenus de cette ligne ont été assez considérables jusqu'à la fermeture du moulin.

Ligne télégraphique de Nanaïmo-Comox.—Cette ligne a été bien entretenue et donne la plus grande satisfaction au public depuis que nous avons notre propre bureau et notre télégraphiste dans l'édifice public, à Nanaïmo. Une ligne d'embranchement a été construite depuis Union Bay jusqu'à Denman et l'île Hornby; le fil est posé sur les poteaux de Nanaïmo et Comox depuis Union Bay jusqu'à Fanny Bay, de ce dernier endroit la ligne se continue par le câble à travers Baynes Sound jusqu'à l'île Denman, traverse l'île Denman par la ligne terrestre, et reprend le câble jusqu'à l'île Hornby; il y a une connexion de téléphone au bureau de Union Bay, ce qui est d'un grand service pour les colons de l'endroit.

Ligne télégraphique de l'Ile de Vancouver et l'Ile Salt Spring.—Cette ligne est en bon ordre et donne pleine satisfaction aux colons de l'Ile Salt Spring. Elle a été prolongée jusqu'à l'île North Pender, et des bureaux ont été installés à Browning Harbour et Hope Bay, à la grande satisfaction de la population de l'île. Le câble a été posé avec beaucoup de difficultés entre Beaver Point, l'île Salt Spring et l'atterrissement à l'île Pender, à cause des tempêtes.

Ligne télégraphique de Golden-Windermere.—Dans le cours de l'année dernière, un bon nombre de poteaux ont été replantés, et plusieurs nouveaux poteaux ont été placés, ces poteaux sont en bois d'aulne et de peuplier. Les broussailles ont été rasées, et tous les instruments de téléphone et de télégraphe ont été mis en bon ordre. Il est nécessaire de replanter le reste des poteaux sur cette ligne. Je dois aussi vous informer que le gouvernement provincial a changé le chemin de place en plusieurs endroits, ce qui nous oblige de transporter la ligne sur le nouveau chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM. HENDERSON,
Surintendant des télégraphes du gouvernement.

RAPPORT N° 10.

M. D. H. KELLEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes télégraphiques qui sont sous mon contrôle.

Division Kamloops à Louis Creek (ligne Fennell), 36 milles.—Cette division a été terminée le 15 décembre. En compagnie de mon contremaître, M. Gilbert Genier, j'ai fait, la semaine dernière, l'inspection complète de toute la ligne. J'ai le plaisir de déclarer que l'ouvrage a été fait d'une manière excellente. Ci-après vous trouverez les rapports relatifs à cette division.

Division de Kamloops à Nicola, 55 milles.—Cette division a été réparée en 1905, les pieds des poteaux ont été badigeonnés avec une solution de carbolineum. Jusqu'à présent ce préservatif a donné de bons résultats, quoique je ne sois pas encore sûr de son efficacité sur les vieux poteaux.

De Nicola à Lower Nicola, 12 milles.—Cette division a été réparée en même temps que la précédente, mais n'ayant pas reçu de carbolineum au moment voulu, je me suis servi de goudron pour le badigeonnage des poteaux, mais l'expérience a confirmé la supériorité du carbolineum sur le goudron. Cette division devra être reconstruite en 1909.

De Nicola à Hedley, 97 milles.—Cette division paraît être en bon état, mais elle est exceptionnellement difficile à entretenir, à cause des arbres qui tombent constamment durant les tempêtes qui sont très fréquentes dans cette région.

De Hedley à Penticton, 59 milles.—Cette division est en bon ordre, et sur un parcours de 20 milles elle est exposée aux mêmes inconvénients que la division précédente.

De Penticton à Kelowna, 45 milles.—Cette division, construite sous ma surveillance, en 1905, est en très bon état, et très facile à entretenir.

De Kelowna à Vernon, 35 milles.—Cette division est actuellement en reconstruction; on place un circuit additionnel en fil de cuivre n° 10 pour le téléphone, tandis que le fil simple en broche servira au télégraphe.

De Vernon à Lumby, 17 milles.—Cette division, construite l'année dernière, est en bon état, et son entretien est de peu de dépenses.

Le milage total de la ligne sous ma surveillance est comme suit:—

	Milles.
Louis Creek à Kamloops	36
Kamloops à Nicola	55
Nicola à Lower Nicola	12
Nicola à Hedley	97
Hedley à Penticton	59
Penticton à Kelowna	45
Kelowna à Vernon	35
Vernon à Lumby	17
Total	356

Bien à vous,

CHAS S. STEVENS,
Surintendant.

RAPPORT N° 11.

VANCOUVER, C.-B., décembre 1908.

M. D. H. KELLEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport sur les lignes télégraphiques du Yukon, pour l'exercice de 1907-8.

Ligne principale, de Ashcroft à la frontière.—La ligne principale a été dans un état très satisfaisant pendant l'année, n'ayant pas eu beaucoup à souffrir d'interruptions causées par la chute des arbres ou autrement; et il n'y a que très peu de retards dans la conduite des affaires. Des équipes d'hommes ont fait les réparations générales depuis Ashcroft, Quesnel, Telegraph Creek, White Horse et Dawson; le chemin a été élargi; les arbres, qui menaçaient de tomber, ont été abattus, et des poteaux ont été replantés ou renouvelés là où c'était nécessaire.

Comme on peut le remarquer dans l'état comparatif qui accompagne ce rapport, il y a eu une décroissance notable dans le revenu, aux bureaux de la division de Atlin à la frontière, surtout à Dawson, Conrad et Atlin; ce déficit est causé par la dépression de l'industrie minière, et la suspension conséquente des travaux, suivie du départ des personnes engagées dans ces ouvrages. Mais on a confiance que prochainement cette industrie va reprendre son état florissant et que les travaux des mines seront recommencés sur une plus grande échelle.

L'arrivée des colons et des prospecteurs augmente dans les vallées de Nechacco et Buckley; en effet, les revenus aux bureaux établis entre Quesnel et Hazelton ont sensiblement augmenté, et cette augmentation devrait se continuer d'année en année pendant la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Embranchement de Horsefly.—L'assistance d'un ouvrier surnuméraire pendant une semaine, sur chaque section, durant le mois de juillet, a permis de mettre cette ligne en bon ordre. A Bullion, place d'affaire de la Compagnie Guggerheim, l'ouvrage considérable, commencé à cet endroit, a été arrêté, et comme conséquence le revenu de ce bureau a diminué.

Embranchement de Baskerville.—Une équipe s'occupant de réparations générales a été employée pendant deux mois à replanter des poteaux, à en ajouter des neufs, et faire les autres menues réparations requises pour mettre la ligne en bon état. Les points intermédiaires, tels que Stanley, Cottonwood et Wingdam devraient communiquer avec Quesnelle et Baskerville; mais les recettes ne justifieraient pas l'emploi de télégraphistes à ces endroits. C'est pourquoi, nous proposons d'installer des bureaux de téléphone sur une base de commission, et de raccorder le téléphone avec le fil télégraphique, en ayant soin d'employer des condensateurs pour obvier à l'intervention du télégraphe, comme cela se pratique sur la division de Prince-Rupert.

Embranchement de Port-Simpson et prolongement de la ligne à Prince-Rupert.—Le trafic, en général, augmente sur cet embranchement, ce qui est dû surtout au prolongement de la ligne depuis Aberdeen jusqu'à Prince-Rupert, tandis qu'il diminue à Port-Simpson, ce qui s'explique par le fait que le trafic de Prince-Rupert était envoyé à Port-Simpson avant l'ouverture d'un bureau à Prince-Rupert. Après avoir reçu les ordres de prolonger la ligne depuis Aberdeen jusqu'à Prince-Rupert,—quarante milles de longueur—la construction a été commencée le 1er mai et terminée le 20 juillet 1907.

Des téléphones ont été installés à Cassiar, pour communiquer avec les fabriques de conserves du Pacifique Nord et d'Inverness, et la ligne est combinée pour le téléphone et le télégraphe; le service est généralement satisfaisant. Les explorations des arpenteurs, qui ont fait le tracé du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, le long de la rivière, ont été cause d'interruptions fréquentes de la ligne par les arbres qui ont été abattus durant les mois de novembre et décembre. Lorsqu'on commencera, de bonne heure au printemps prochain, la construction de la ligne depuis Prince-Rupert vers l'est, on s'attend à rencontrer beaucoup de difficultés pour maintenir la communication, parce que la ligne et le chemin de fer passent ensemble sur la plus grande partie de 100 milles, à travers des bois touffus, et qu'il y a des falaises très élevées formant des précipices au-dessus de l'eau, où il faut se servir de canots pour passer d'un endroit à un autre. C'est pourquoi le travail de réparation est très difficile et dangereux. A Kitsumkalum, à mi-chemin entre Kitselas et Graveyard, un bureau a été ouvert pour accommoder environ une trentaine de colons qui ont pris des terres dans le voisinage. Les terres se colonisent rapidement le long de la rivière, et il sera nécessaire d'y établir plusieurs bureaux durant la prochaine saison.

Cette ligne devra être nécessairement reconstruite l'année prochaine, vu qu'il n'y a eu aucune réparation quelconque de faite depuis qu'elle a été construite en 1901, et les poteaux pourrissent très vite. Un montant d'argent a été demandé pour ces travaux, et, s'il est accordé, ils commenceront à l'ouverture de la navigation sur la rivière.

Embranchement de Livingstone-Creek, de Hootalinqua à Livingstone-Creek.—Un montant d'argent a été obtenu pour la construction de cette ligne—environ 35 milles de longueur—et les travaux ont été commencés le 11 août et terminés le 13 septembre 1907. Des téléphones ont été installés à Hootalinqua, Mason's Landing et Livingstone-Creek. La ligne ne sert qu'au téléphone exclusivement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. T. PHELAN,

Surintendant.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

ÉTATS comparatif des affaires pour les 12 mois expirés le 31 mars 1907, et pour les 12 mois expirés le 31 mars 1908.

BUREAU.	1906-1907.			1907-1908.			DÉPÊCHES.				RECETTES.	
	Dépêches.		Recettes.	Dépêches.		Recettes.	Augmentation.		Diminution.		Augmentation	Diminution.
	Envoyées.	Reçues.		Envoyées.	Reçues.		En-voyées.	Reçues.	En-voyées.	Reçues.		
			$ c.			$ c.					$ c.	$ c.
Ashcroft C.-B.	11,372	14,057	16,849 36	10,667	13,825	16,558 76	.....	.....	705	232	.....	290 60
Aldermere "	473	424	631 80	748	722	992 64	275	298	.....	.....	360 84	.....
Alexandria "	130	122	47 88	149	116	45 05	19	.....	.....	6	.....	2 83
Atlin "	1,358	1,254	3,318 49	928	800	2,670 67	.....	.....	430	454	.....	647 82
Big Salmon, T.-Y.	57	17	56 42	26	16	53 69	.....	.....	31	1	.....	2 73
Blackwater, C.-B.	13	23	8 55	69	50	51 15	56	27	.....	.....	42 60	.....
Lac Bobtail "	22	16	15 65	26	19	25 48	4	3	.....	.....	9 83	.....
Bonaparte "	81	65	34 00	103	82	55 94	22	17	.....	.....	21 94	.....
Boundary, T.-Y.	3,685	3,323	.....	3,125	2,595	.....	.....	.....	560	728	.....	.....
Lac de Burns, C.-B	27	24	12 01	32	33	28 41	5	9	.....	.....	16 40	.....
Carcross, T.-Y.	773	741	1,012 43	328	317	187 75	.....	.....	445	424	.....	824 68
Cabin, Centre T.-Y.	1	2	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	1	2	.....	1 15
Clinton, C.-B.	964	933	436 06	888	759	421 59	.....	.....	76	174	.....	14 47
Coffee Creek, T.-Y.	99	60	141 96	77	63	76 87	.....	3	22	.....	.....	65 09
Conrad, T.-Y.	682	588	1,097 30	104	135	208 16	.....	.....	578	453	.....	389 14
Dawson "	9,701	9,657	47,942 61	8,023	7,936	39,427 90	.....	.....	1,678	1,721	.....	8,514 71
Echo Lake, C.-B.	3	1	3 0	10	8	2 28	7	7	.....	.....	.....	0 82
Huitième Cabine. C.-B.	2	1	1 00	1	1	2 50	.....	.....	1	.....	1 50	.....
Cinquième Cabine "	7	4	6 55	4	3	4 01	.....	.....	3	1	.....	2 54
Première Cabine "	7	9	11 86	20	25	22 74	13	16	.....	.....	10 88	.....
Fort Selkirk, T.-Y.	207	147	265 56	213	137	264 62	6	.....	.....	10	.....	0 94
Forty Mile "	924	674	945 62	761	496	866 32	.....	.....	163	178	.....	79 30
Quatrième Cabine, C.-B	18	9	19 21	18	17	19 86	.....	8	.....	.....	0 65	.....
Lac Fraser "	224	208	294 13	396	350	518 61	172	142	.....	.....	224 48	.....
Hazelton "	1,129	1,142	1,434 74	1,566	1,635	2,026 20	437	493	.....	.....	591 46	.....
Hootalinqua, T.-Y.	110	73	98 17	78	54	120 79	.....	.....	32	19	22 62	.....
Iskoot, C.-B.	2	.....	2 16	12	4	43 89	10	4	.....	.....	41 73	.....
Lower Labarge, T.-Y	93	99	120 31	113	114	171 09	20	15	.....	.....	50 78	.....
Moricetown, C.-B.	16	12	12 22	42	26	26 87	26	14	.....	.....	14 65	.....
Nahlin, C.-B.	6	4	7 28	10	9	15 43	4	5	.....	.....	8 15	.....

Nakina, C.-B.	6	7	5 87	5	3	1 56			1	4		4 31
Neuvième Cabine, C.-B.	1	1		1	2			1				
Ogilvie, T.-Y.	68	61	28 63	31	29	15 15			37	32		13 48
115 Mile House, C.-B.	365	250	143 90	346	256	155 37		6	19		11 47	
150 " "	1,054	1,003	517 18	886	918	465 29			168	85		51 89
Rivière-Pike, C.-B.	1	1							1	1		
Quesnel "	1,083	1,091	845 70	1,361	1,298	1,061 87	278	207			216 17	
Raspberry-Creek, C.-B.	1	1	2 24	1		0 25			1			1 99
Deuxième Cabine, C.-B.	5	5	1 00	8	6	9 83	3	1			8 83	
Septième Cabine "	1		2 00	9	9	15 10	8	9			13 10	
Shesley, C.-B.	19	12	6 00	32	17	38 86	13	5			32 86	
Sixième Cabine, C.-B.	1	1		4	3	4 53	3	2			4 53	
Soda Creek "	518	438	262 51	384	315	168 57			134	123		93 94
South Bulkley "	16	14	23 00	10	9	13 01			6	5		9 99
Rivière Stewart, T.-Y.	88	67	113 90	92	51	96 42	4			16		17 48
Stoney Creek, C.-B.	71	67	70 60	209	184	251 58	138	117			180 98	
Tagish, T.-Y.	15	14	12 94	15	13	10 74				1		2 20
Tantalus, T.-Y.	152	102	98 68	128	97	124 56			24	5	25 88	
Telegraph Creek, C.-B.	236	198	590 24	272	285	746 46	36	87			156 22	
Troisième Cabine "	2	4	1 03	3	4	0 50	1					0 53
25 Mile Cabin "				6	2	2 25	6	2			2 25	
White Horse, T.-Y.	2,540	2,626	4,890 20	2,616	2,415	5,036 19	76			211	145 99	
Yukon Crossing, T.-Y.	138	117	148 19	124	82	170 95			14	35	22 76	
Totaux	38,567	39,769	82,591 39	35,080	36,345	73,298 31	1,642	1,498	5,129	4,922	2,239 55	11,532 63

PROLONGEMENT DE PRINCE-RUPERT ET EMBRANCHEMENT DE PORT-SIMPSON.

Aberdeen, C.-B.	1,003	883	1,471 53	1,416	1,308	2,046 05	413	425			574 52	
Cassiar "				21	23	44 91	21	23			44 91	
Graveyard Pt., C.-B.	59	15	39 23	73	47	50 69	14	32			11 46	
Lorne Creek "	160	99	101 53	147	95	87 37			13	4		14 16
Meanskinisht "	155	139	97 38	174	175	52 53	19	36				44 85
North Pacific "				26	7	56 41	26	7			56 41	
Port-Simpson "	1,076	877	1,678 79	941	829	1,241 29			135	48		437 50
Prince-Rupert "				688	479	1,297 46	688	479			1,297 46	
Kitselas "	278	184	222 56	752	550	778 58	474	366			556 02	
Kitsumkalum "				148	68	152 46	148	68			152 46	
Telegraph Pt. "	7	5	4 66	24	10	25 47	17	5			20 81	
Totaux	2,738	2,202	3,615 68	4,410	3,591	5,833 22	1,820	1,441	148	52	2,714 05	496 51

LIGNES TÉLEGRAPHIQUES DU YUKON—*Fin.*

ETATS comparatifs des affaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1907—*Fin.*

EMBRANCHEMENT DE HORSEFLY.

Bureaux.	1906-1907. Dépêches. Envoyées.	1906-1907. Dépêches. Reçues.	1906-1907. Recettes.	1907-1908. Dépêches. Envoyées.	1907-1908. Dépêches. Reçues.	1907-1908. Recettes.	Dépêches. Augmentation. En-voyées.	Dépêches. Augmentation. Reçues.	Dépêches. Diminution. En-voyées.	Dépêches. Diminution. Reçues.	Recettes. Aug-mentation	Recettes. Dimi-nution.
			$ c.			$ c.					$ c.	$ c.
Bullion, C.-B	928	739	1,225 52	646	497	1,120 79	.....	.....	282	242	.....	104 73
Harper's Camp, C.-B	247	189	151 62	250	192	120 35	3	3	.....	.....	.....	31 27
Quesnel Forks "	737	565	465 41	520	465	334 53	.....	.....	217	100	.....	130 88
Totaux	1,912	1,493	1,842 55	1,416	1,154	1,575 67	3	3	499	342	.....	266 88

EMBRANCHEMENT DE BARKERVILLE

Barkerville, C.-B	1,005	1,023	1,001 08	999	899	819 71	.....	.....	6	124	.....	181 37
Lafontaine "	93	71	31 31	40	41	12 41	.....	.....	53	30	.....	18 90
Totaux	1,098	1,094	1,032 39	1,039	940	832 12	.....	.....	59	154	.....	200 27

EMBRANCHEMENT DE LILLOOET.

Lillooet, C.-B	459	475	380 01	239	263	156 07	.....	.....	220	212	.....	223 94
Pavilion "	56	56	34 64	56	61	29 00	.....	5	.....	.....	.....	5 64
Totaux	515	531	414 65	295	324	185 07	.....	5	220	212	.....	229 58

EMBRANCHEMENT DE LIVINGSTONE CREEK

Livingstone Creek, T.Y.	.....	.....	.....	65	48	147 85	65	48	.....	.....	147 85	.....
Mason's Landing "	.....	.....	.....	2	2	.....	2	2	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	.....	.....	67	50	147 85	67	50	.....	.....	147 85	.....

SOMMAIRE—Diminution totale des recettes ..... $ 7,624 48
" Dépêches envoyées ..... No. 2,523
" Dépêches reçues ..... " 2,685

VANCOUVER, C.-B.
5 décembre 1908.

J. T. PHELAN,
Surintendant.

RAPPORT N° 12.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON,
OTTAWA, 14 janvier 1908.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport d'inspection des lignes télégraphiques de l'Etat depuis le nord de Telegraph Creek, C.-B., jusqu'à Whitehorse, T.Y.; ce rapport est en quelque sorte la continuation de ceux que je vous ai soumis précédemment:—

De Telegraph Creek à Atlin, C.-B., 1,873 milles.—Telegraph Creek est situé sur la rive gauche de la rivière Stickine, à 110 milles environ de la frontière internationale, et à 140 milles de son embouchure. La rivière Stickine prend sa source dans le sud du district de Cassiar et monte sur une distance d'environ 130 milles jusqu'au 58e parallèle, d'où faisant une courbe brusque elle tourne presque franc sud jusqu'à 20 milles de son embouchure, soit un parcours de 150 milles. De ce point elle se dirige vers l'ouest pour se décharger dans l'océan Pacifique, entre les îles de Wrangel et Mitkof. La longueur totale de cette rivière est d'environ 300 milles; sa largeur, dans les premiers 25 milles, varie de 2½ milles à 500 pieds. Les principaux obstacles à sa navigation consistent en grosses souches, et en gros arbres suspendus au-dessus de ses bords. Elle est navigable pour des bateaux ayant des roues placées en arrière, sur une distance de 150 milles, depuis son embouchure.

Telegraph Creek est un petit poste de commerce, où il y a deux magasins, un bureau de télégraphe, et quelques habitations. La ligne télégraphique traverse la rivière à deux milles environ, en haut de cet endroit, et suit la rivière jusqu'au village.

Le coût des dépenses, pour l'entretien de notre bureau à cet endroit, est comme suit:—

—	Salaire.	Pension.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
A. S. Gillispie, gérant et télégraphiste	1,200 00	365 00	1,565 00
A. J. Charleson, contremaître réparateur	1,800 00	365 00	2.165 00
W. J. Simpson, réparateur	900 00	365 00	1,265 00
Loyer	.....	.....	120 00
Divers	.....	.....	813 00
	.....	.....	5,928 00

De Telegraph Creek à la Station Shesley, 32 6 milles.—A. Johnson, télégraphiste et réparateur, à Shesley; salaire $82.50 par mois avec pension.

La région traversée par la ligne télégraphique, sur une distance d'environ huit milles, à partir de Telegraph Creek, est bien nivelée, et monte en pente douce jusqu'au premier sommet au nord de la rivière Stickine. Le bois est en assez grande quantité. La ligne suit Telegraph Creek, d'où le village tire son nom. De ce point, la ligne se continue sur un plateau, couvert de bois d'épinette, mort, sec et brûlé, jusqu'à ce

qu'elle atteigne la vallée du premier sommet, d'où elle descend dans la vallée de la rivière Little Takltan, qu'elle suit sur un parcours de sept milles, de là côtoie la rive nord du Grand Lac jusqu'à la rivière Little Salmon, pour arriver définitivement à la Station Shesley, où la région est de même nature, couverte d'épinettes, de sapins et de pins rabougris, morts, secs et brûlés.

Dans cette division, il y a 637 poteaux pris à même les arbres, et 411 poteaux sont plantés. La ligne est en très bon état.

Pour l'entretien du bureau, durant les derniers huit mois, le ministère a dépensé $1,072.80, comme suit:—

Télégraphiste	$ 550 00
Divers, provisions, transport, etc	412 83
	$1,072 83

De la station Shesley à Nahlin, 47 milles.—J. Pilling, télégraphiste et réparateur à la station Nahlin; salaire, $82.50 par mois avec pension.

De Shesley, la ligne monte jusqu'au sommet Shesley. Sur ce sommet, le bois est très dispersé, quoiqu'il y ait une quantité suffisante d'arbres convenables pour servir de poteaux de télégraphe. Après avoir traversé ce sommet, qui a presque deux milles d'élévation, la ligne tombe dans la vallée de la rivière Dudédonte, qu'elle suit sur une distance d'environ trois milles, puis remonte sur un petit plateau, redescend jusqu'à Cache Creek. Une série de petits lacs se rencontre sur tout ce parcours, et rend le terrain très marécageux. Depuis Shesley, la ligne suit généralement ce qu'on appelle dans cette localité la crête sud des montagnes Level; elle traverse ensuite Cache Creek et se dirige presque au nord. Au printemps de 1898, le feu a ravagé toute cette région, faisant disparaître les broussailles et ne laissant que les corps calcinés des grands arbres, sans aucune trace de verdure pour des milles et des milles de distance. En 1891, la compagnie de la Baie d'Hudson avait construit un chemin qui fut réparé par MM. McKenzie et Mann en 1898. Des sections innombrables du chemin construit en bois rond, sont devenues tellement pourries qu'il est impossible d'y passer, et qu'il faut faire de longs détours pour éviter les marécages et les savanes. A 15 milles environ, avant d'arriver à la station Nahlin, le bois est plus vert et plus gros, mais consiste principalement en saules et peupliers.

Sur cette division de la ligne, on a planté 909 poteaux de télégraphe, et 413 arbres servent de poteaux. La ligne est en bon état, et le chemin est absolument déblayé.

Pour l'entretien du bureau de Nahlin, durant les derniers neuf mois, le ministère a dépensé $1,985.85, répartis comme suit:—

Télégraphiste	$ 742 50
Réparateur suppléant	150 00
Réparateur	675 00
Divers, provisions, transport, etc	420 35
	$1,987 85

De la station Nahlin à Nakina, 46·5 milles.—Geo. Coutts, télégraphiste à Nakina; salaire $82.50 par mois et les provisions. J. Huston, réparateur, salaire $75 avec pension.

A partir de Nahlin, la ligne suit un pays de même aspect jusqu'à la rivière Sisstahtooet, qu'elle longe jusqu'à "mi-chemin" au nord de Nahlin, depuis ce dernier point on ne rencontre que des marécages et des savanes. Le bois est un peu plus vert et plus gros. En général, de Nahlin à Little Nakina, la région que traverse la ligne offre partout le même aspect, sauf dans la vallée de Little Nakina. La ligne monte ensuite vers le sommet de Nakina pour se trouver de nouveau dans une partie ravagée par le feu. Après avoir traversé le sommet de Nakina, elle descend vers la rivière Nakina et à la station. Cette station est située au fond d'un ravin d'une grande pro-

fondeur, où il faut descendre deux milles et demi d'un côté et remonter trois milles de l'autre, tandis qu'il y a deux milles à peine en traverse directe.

Les poteaux plantés sont au nombre de 604, et il y a 832 poteaux sur les arbres. La ligne est en bon état.

Pour l'entretien du bureau de Nakina, dans les derniers neuf mois, le ministère a dépensé $1,822.29, comme suit:—

Télégraphiste	$ 742 50
Réparateur	675 00
Divers, provisions, transport, etc.	409 79
	$1,822 29

De Nakina à la rivière Pike, 36.8 milles.—Depuis Nakina la ligne monte sur le côté nord du canyon, elle est en très bon état, quoique la région soit accidentée et humide jusqu'à mi-chemin au nord; de ce dernier endroit la ligne tombe dans la vallée de Silver Salmon où le terrain est plus sec et le bois de meilleure qualité. Jusqu'à la rivière Pike, où la ligne touche le lac Atlin, on peut voyager avec plus de facilité, le pays étant plus sec et plus nivelé.

Dans cette division il y a 1,102 poteaux sur des arbres, et on a planté 99 poteaux. La ligne est en parfait état.

A la rivière Pike, le bureau n'est en opération que durant l'hiver, durant l'été il sert de refuge.

De la rivière Pike à Atlin, 18.4 milles.—La ligne suit la rive est du lac Atlin depuis la rivière Pike jusqu'à Atlin. Les bords du lac sont très rocailleux, ce qui rend le voyage difficile.

Dans cette partie il y a 687 poteaux sur des arbres, et on a planté 49 poteaux. La ligne est en bon ordre.

Atlin à Whitehorse	117·85	milles.
Embranchement de Cariboo	23·3	"
Ligne de ceinture de Conrad	12·5	"

Atlin.—Atlin est une des stations principales du réseau télégraphique du Yukon; c'est le centre de ce district. Le poste est agréablement situé sur un terrain élevé, sur le côté est du lac, à un mille et demi au nord de l'embouchure de Pine Creek. En face, sur l'autre côté du lac, sont placées les montagnes d'Atlin avec leurs sommets couronnés de neige. Le district d'Atlin se trouve à l'extrémité nord de la province de la Colombie-Britannique. Au milieu du district, dans la direction du nord au sud, est situé le lac Atlin, qui reçoit la décharge de toutes les principaux criques, et forme la source de la rivière Atlin qui tombe dans le Taku, un bras du lac Tagish; de sorte que le district d'Atlin est ainsi drainé au nord dans la rivière du Yukon. La région est montagneuse et on y voit des pics qui s'élèvent au-dessus du niveau des glaciers. Tous les cours d'eau sont bordés de collines où le bois est très touffu sur une distance considérable; les essences principales sont le pin, le pin rabougri, l'épinette et le peuplier. En général, le bois est de petite dimension, mais il y a aussi du gros bois en abondance. Le lac contient d'excellents poissons, tels que la truite, le poisson blanc, la truite saumonée. Quelques-unes de ces truites sont très grosses, pesant jusqu'à vingt livres. Cependant, la richesse principale du district consiste en minerais, principalement l'or.

On suppose que ce pays a été habité avant l'arrivée des "prospecteurs" en 1898, car on y a trouvé des vieilles boîtes servant à laver le minerai, ce qui porte à croire que la région a déjà été visitée autrefois. Les connaissances authentiques du pays datent de 1898, alors qu'un individu, nommé Miller, a planté un jalon avec le mot "Discovery" à Pine Creek. Ce fait ayant été connu, les gens du Klondike et d'autres

places s'y sont rendus en foule. C'est en 1899 que cette foule a atteint son maximum, alors que cinq à six mille personnes y sont venu planter leurs tentes. Mais le doute de savoir si Atlin se trouvait dans la Colombie-Britannique ou dans les Territoires du Nord-Ouest, et la différence des lois minières dans ces deux provinces, ainsi que l'Acte des aubains, mis en forcee en janvier 1899, ont refroidi cet élan, et la population a diminué rapidement. Il n'y est resté que ceux qui avaient trouvé de l'emploi; de sorte que dans l'été de 1901, on ne comptait dans tout le district qu'environ 1,500 âmes. Dans Atlin, il est très facile de voyager en été. Le point de départ du chemin de fer de White Pass du Yukon, est Cariboo Crossing, connu maintenant sous le nom de Carcross, où il y a correspondance, deux fois par semaine, avec un bateau à vapeur qui navigue sur le bras de Taku jusqu'à la ville de Taku. Deux milles de chemin de fer raccordent la ville de Taku à Scotia Bay, sur le lac Atlin, où un autree bateau fait le trajet entre Scotia Bay et la ville d'Atlin, la traversée du lac dure environ une demi-heure. Le trajet dans le district même est très facile, les lacs et les criques étant autant de voies naturelles. Après la clôture de la navigation, Log Cabin, sur le chemin de fer de White Pass et du Yukon, forme le point de division, et on se rend à Atlin par la route de Fantail. Le climat est sain et l'air est reconfortant. En été, il fait tout à fait chaud sur le milieu du jour; et en hiver on peut endurer le froid. Pour traiter le minerai des placers on se sert d'appareils hydrauliques installés sur les criques, les endroits les plus propices choisis par les mineurs sont les criques Pine, Spruce, Willow, Birch, Boulder et McKee. Le premier appareil hydraulique fut installé par la *Atlin Lake Mining Company* sur la crique Birch en 1899. Depuis cette date, des outillages plus ou moins complets ont été apportés par d'autres compagnies qui ont remplacé presque entièrement les mineurs individuels. La description ci-dessus de ce district, sous son rapport physique, sauf ce qui a trait aux minerais, s'applique en général à toute la région comprise entre Nakina et Tagish.

En 1899, Atlin fut relié à Dawson par une ligne télégraphique, et dans le printemps de 1900 la construction de toute la ligne fut poussée avec une telle rapidité qu'en septembre 1901, nous avions un service télégraphique essentiellement canadien depuis Ashcroft, C.-B., jusqu'à Dawson et plus loin jusqu'à la frontière nord internationale.

L'entretien d'un bureau coûte au ministère la dépense moyenne annuelle suivante:—

F. W. Dowling, télégraphiste et pension	$1,872 00
A. B. Taylor, télégraphiste de nuit	1,680 00
Messager	22 00
H. D. Gagné, réparateur	968 00
Divers, provisions, etc	428 13
	$4,970 13

Atlin est une station de relai et de répétition, un jeu d'instruments de répétition de Weiny-Philip y est installé. La batterie principale est composée de 219 piles, dont 154 pour le nord et 65 pour le sud, avec une batterie additionnelle de 23 piles pour les répétiteurs.

Des instruments complets de météorologie pour enregistrer les conditions de la température, ont été placés dans ce bureau, et des rapports détaillés sont fournis chaque mois.

De Atlin à Cabin Centre, 35.5 milles.—De Atlin à Cabin Centre la ligne suit la rive est du lac Atlin, dont le contour devient plus accidenté et les environs plus irréguliers. La route n'ayant pas été débarrassée des broussailles le trajet est plus difficile. La ligne aurait pu facilement être mieux construite car en suivant toutes les sinuosités des rives du lac, elle se dédouble presque en plusieurs endroits. Le long de la rive est du lac, depuis Atlin, le bois est en grande partie des cotonniers et des peupliers.

Il y a dans cette division 998 poteaux sur des arbres, et on a planté 42 poteaux. La ligne est en très bon état.

De Cabin-Centre à Tagish, 31.85 milles.—Depuis Cabin-Centre, la ligne prend immédiatement une direction nord-ouest à travers une lisière de terre resserrée entre les lacs Little-Atlin et Atlin, qui sont réunis par le cours d'eau le plus tortueux du monde, la rivière Lubbock, qui serpente sur une longueur de 40 milles, tandis qu'entre les deux lacs il n'y a qu'environ neuf milles de distance. La ligne ici est très croche, tandis qu'elle aurait pu être construite en ligne parfaitement droite. Le pays est très nivelé et peu marécageux.

Depuis le premier refuge, au nord de Cabin-Centre, la ligne longe la rive sud du lac Little-Atlin sur une distance d'environ dix milles, puis traverse en droite ligne à Tagish qui est situé à l'extrémité inférieure du lac Tagish.

Dans cette partie on s'est servi de 747 arbres comme poteaux, et on a planté 231 poteaux.

De Tagish à Cariboo-Crossing, 23.3 milles.—Tagish est le point de jonction où la ligne d'embranchement, qui va à Cariboo-Crossing, est relié à la ligne principale. La ligne traverse sur la rive sud, à 800 pieds de la section, et se continuant du côté sud des lacs Tagish et Nares, atteint Cariboo-Crossing, qui est un point de division sur le chemin de fer de White-Pass et Yukon.

De Tagish à Cariboo-Crossing il y a 727 poteaux; la ligne est en très bon ordre.

Les dépenses moyennes par année, pour l'entretien du bureau de Tagish, sont:—

Télégraphiste	$ 990 00
Télégraphiste suppléant	34 60
Réparateur	900 00
Divers, provisions, etc	434 93
	$2,359 53

Le chemin de fer de White-Pass et du Yukon, depuis Cariboo jusqu'à Whitehorse, en passant maintenant dans la vallée Watson, presque en droite ligne, au lieu de suivre les rives des lacs et des rivières, a rélégué Tagish complètement en dehors du parcours de la voie ferrée. De plus, ce changement a obligé tous les bateaux à vapeur qui naviguaient sur le lac, entre Bennett et Miles Canyon, d'aller passer par le Canyon et les rapides de Whitehorse pour tenir leur ligne actuelle sur la rivière Yukon, entre Whitehorse et Dawson.

Cariboo-Crossing.—Comme il est mentionné ci-dessus, Cariboo-Crossing est un point de division du chemin de fer de White-Pass et du Yukon; c'était premièrement une station de notre ligne principale entre Bennett et Dawson, mais depuis que le chemin de fer a été prolongé de Bennett à Cariboo, Bennett est devenu complètement désert, et l'on a cru judicieux d'abandonner cette partie de ligne entre Bennett et Cariboo.

Le ministère a dépensé pour l'entretien du bureau à Cariboo, durant les derniers neuf mois, la somme de $1,263.90, repartie comme suit:—

Télégraphiste	$ 742 50
Divers, provisions, etc	521 40
	$1,263 90

De Cariboo-Crossing à Conrad City, 12½ milles.—En 1905, une ligne de ceinture de 12½ milles de longueur a été construite depuis Cariboo-Crossing jusqu'à Conrad City, en suivant la rive nord du Lac Tagish et le long de Windy-Arm jusqu'à Conrad. Le but de cette ligne étant d'accommoder les gens d'affaire de Conrad City, un bureau de télégraphe y fut inauguré le 12 octobre 1905. On avait fait des arrangements avec la *Conrad Mining Company* par lesquels cette compagnie s'engageait à pensionner

gratuitement notre télégraphiste; mais comme la maison de pension fut fermée en 1907, ce marché fut annulé, et la ligne télégraphique remplacée par le téléphone, et le bureau placé sous le système d'une commission. Nous donnons 25 par cent des recettes de notre ligne pour les services de l'agent.

De Tagish à Whitehorse, 50.5 milles.—Depuis Tagish, la ligne suit la rive sud du lac March et le côté sud de la rivière Lewes jusqu'à Whitehorse. Cette partie de la ligne est en très bon état et bien administrée, on y constate que très peu d'interruptions. Il y a 1,484 poteaux entre Tagish et Whitehorse.

Distances.

	Milles.
Telegraph Creek à station Shesley	38.6
Shesley à Nahlin	47
Nahlin à Nakina	46.5
Nakina à Rivière Pike	36.8
Rivière Pike à Atlin	18.4
Atlin à Cabin Centre	35.5
Cabin Centre à Tagish	31.85
Tagish à Whitehorse	50.5
Cariboo-Conrad (ceinture)	12.5
Tagish-Cariboo embranchement	23.3
Distance totale de Telegraph Creek à Whitehorse, y compris les embranchements	340.95

Postes de Refuge

Il y a quatre postes de refuge entre Telegraph Creek et la Station Shesley, dont la distance entre chacun est comme suit:

	Milles.
De Telegraph Creek au quart du chemin	8
Du quart du chemin à Twin Creek	6.1
De Twin Creek à mi-chemin	5.8
De Mi-chemin à Fourth, Salmon Cr.	9.4
Du 4ème refuge à la Station Shesley	9.3
	38.3

Postes de Refuge entre la Station Shesley et Nahlin.

Shesley au 1er poste de refuge	10.7
Du 1er poste à Mi-chemin	15.4
De Mi-chemin au 3ème poste	5.6
Du 3ème poste au 4ème poste	8.6
Du 4ème poste à Nahlin	6.7
	47.0

Postes de refuge entre Nahlin et Nakina.

De Nahlin au 1er poste	5.3
Du 1er poste au 2ème poste	4.6
Du 2ème poste au 3ème poste	13.3
Du 3ème poste au 4ème poste	8.8
Du 4ème poste au 5ème poste	7.4
Du 5ème poste à Nahlin	7.1
	46.5

Postes de refuge entre Nakina et la Rivière Pike.

	Milles.
De Nakina au 1er poste	8.9
Du 1er poste à Mi-chemin	8.6
De Mi-chemin au 3ème poste	8.5
Du 3ème poste à la Rivière Pike	10.8
	26.8

Il n'y a pas de poste de refuge entre la Rivière Pike et Atlin, vu que sur ce parcours on ne s'occupe que de la vérification des poteaux.

Il n'y en a pas non plus entre Atlin et Cabin Centre, une distance de 35.5 milles, vu que l'on se sert des différentes bâtisses qui se rencontrent sur ce parcours, mais la vérification des poteaux se fait à tous les sept ou huit milles.

Postes de refuge entre Cabin Centre et Tagish.

	Milles.
Cabin Centre au 1er poste	3.32
Du 1er poste au 2ème poste	8.19
Du 2ème poste à Tagish	20.14
	31.65

Entre Tagish et Cariboo-Crossing, et Tagish et Whitehorse, il n'y a seulement que des poteaux de vérification, qui sont placés à des distances convenables.

Ces postes de refuge, comme le mot l'indique, servent à abriter les réparateurs lorsqu'ils sont en tournée d'ouvrage. Ce sont tout simplement des huttes en bois rond dans lesquelles est installé un fil de circuit pour vérifier la ligne.

Poteaux—De Telegraph-Creek à Whitehorse.

	Poteaux sur des arbres.	Poteaux plantés.
Telegraph-Creek à Shesley	657	411
Shesley à Nakina	413	909
Nakina à Nahlin	832	604
Nahlin à Rivière Pike	1,102	99
Pike River à Atlin	687	49
Atlin à Cabin-Centre	998	42
Cabin-Centre à Tagish	747	231
Tagish à Cariboo	277	410
Tagish à Whitehorse	491	993
Totaux	6,204	3,748

Ces poteaux sont tous en sapin, pin, pin noir et épinette, non écorcés. Le long de la rive est du lac Atlin, on a employé comme poteaux une quantité considérable de cotonniers.

Appointements.

Tous les approvisionnements nécessaires pour les stations au nord de Telegraph-Creek jusqu'à la rivière Pike, y compris Telegraph-Creek, sont achetés à Vancouver, débarqués à Telegraph-Creek, et transportés par la compagnie de transport de J. F. Callbreath, qui est notre entrepreneur attitré pour faire ces transports.

A Atlin, les hommes reçoivent un certain montant pour leur pension. En général, les approvisionnements pour Tagish et Cariboo viennent de Vancouver.

La partie de la ligne entre Telegraph-Creek et Whitehorse, est la plus facile à entretenir, par le fait que la région qu'elle traverse est très favorable; la ligne est en très bon état et on y constate rarement des interruptions.

La carte, qui accompagne ce rapport (non encore publiée) indique la ligne télégraphique avec ses bureaux, ses postes de refuge, les espèces de bois qui croissent dans les environs, le profil du terrain, et donne aussi tous les renseignements qui peuvent être utiles au ministre. Les distances indiquées le long de la ligne sont d'une exactitude absolue, vu qu'elles ont été mesurées à la chaîne pendant l'inspection de toute la ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. E. GOBEIL,
Inspecteur général des lignes télégraphiques du Yukon.

RAPPORT N° 13.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Comme supplément du rapport distinct sur chaque réparation faite à l'aide du *Tyrian*, pendant la saison de 1907, je vous transmets l'état suivant de la quantité de câbles posée, et des dates de l'exécution de l'ouvrage.

Date.	—	Nœuds.	Nœuds.
1907.			
16 mai.....	*Câble en eau profonde* dans les boîtes depuis l'année dernière	.....	9·34
24 "	Réparation à Grand Manan, câble relevé.		
24 "	" " câble posé....	2·93	
10 juillet....	" aux Iles de la Madeleine, câble relevé.....	.....	4·00
10 "	" " " câble posé.....	2·53	
13 " ...	" à Scatarie, câble posé.....	·50	
22 "	" à Longue-Pointe, câble relevé	.....	2·07
22 "	" " câble posé.....	2·74	
7 août.....	" à l'Ile-aux-Grues, câble posé.....	1·00	
17 "	Nouveau câble à l'Ile Port-Hood, câble posé.....	3·00	
23 "	Le reste du câble de Bryon-Anticosti, relevé.	.....	32·59
17 sept.....	Réparation à L'Ange-Gardien, câble posé.....	·25	
17 "	" à la Ba e Saint-Paul, "	·75	
21 "	Nouveau câble, Grosse Ile à l'Ile-aux-Grues.....	5·12	
21 "	Vieux câble de l'Ile-aux-Grues, retiré	·18	
1 oct	Câble expédié à Victoria, C.-B.....	5·00	
3 "	Atterrissement du câble, à Saint-Jean, Ile d'Orléans.	1·00	
21 nov.. ..	Quantité du câble laissé dans la boîte.....	23·00	
		48·00	48·00
18 juillet....	Il a été posé un nœud de câble à noyau double (*Twin Core*), qui était à bord depuis la rive intérieure de l'Ile Port-Hood jusqu'à terre ferme.....		
16 mai.....	La partie du câble d'atterriss. dans les boîtes depuis l'année dern..	.....	1·57
	Câble relevé pendant la saison	.....	·50
1er oct.. ...	Câble expédié à Victoria, C.-B.....	1·00	
15 "	Câble posé à Grand-Bras-d'Or.	·50	
21 nov.....	Quantité du câble d'atterrissement laissé dans la boîte.....	·57	
		2·07	2·07

Respectueusement soumis,
A. B. McDONALD,
Electricien.

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1907-1908

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
PERCEPTION DES REVENUS,
OTTAWA, le 13 juillet 1908.

M. NAPOLÉON TESSIER,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de l'année terminée le 31 mars 1908.

J'ai examiné les livres et les comptes de tous les employés sous mon contrôle, et j'ai la satisfaction de dire que tous ces messieurs ont fidèlement rendu compte des revenus perçus durant l'exercice terminé le 31 mars 1907.

Des devoirs pressants m'ont empêché de faire cet examen pour le dernier exercice financier.

Durant la dernière année, le revenu provenant des travaux publics accuse une augmentation de $48,827.21; le montant total est de $175,217.09, au lieu de $126,389.28 pour l'année précédente.

La perception des recettes accuse aussi une augmentation de $43,000.86, offrant un total de $167,058.33, comparé à $124,057.47 pour l'année précédente.

Le revenu provenant des glissoires et estacades a été de $94,293.53, ou $5,151.47 de plus que durant l'année précédente.

La perception a été de $86,760.67, ou $77.31 de moins que durant le terme précédent.

Les redevances non perçues ont été augmentées de $7,532.86 (dont $2,587.75 a, depuis, été perçu).

Les bassins de radoub ont rapporté $63,208.58, ou $32,555.79 de plus que durant le dernier exercice.

Les loyers perçus se sont élevés à $17,714.98, ou $11,125.28 de plus que l'année précédente.

Après avoir indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vous soumets, ci-joints, les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits accrus forment un total de $45,150.46; $1,303.56 de plus qu'en 1906-07.

Le nombre de billots descendus par les glissoires et estacades a été de 4,487,161, ou 302,043 de plus que l'année précédente.

Aucune pièce de bois carré n'y a passé durant l'année dernière, et seulement que 24 radeaux de bois équarri ont employé les glissoires.

Des droits accrus durant l'année, $5,541.72 était en souffrance le 31 mars dernier, mais le montant de $2,389.32 a depuis été payé, et le montant de $3.29 de droits de 1906-7 a été perçu.

Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $13,687.07; on verra dans l'état n° 2 ci-dessus, les détails de ces redevances non perçues.

Des redevances accumulées avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés. Voir les détails aux états n°s 1 et 3 ci-annexés.

Etat de comptes du district d'Ottawa:—

Droits imposés durant l'année fininssant le 31 mars 1908	$45,150 46
Droits perçus	39,612 03
Impôts en souffrance avant que la perception fut transférée à ce ministère	56,805 65
Impôts de 1889-90	6,903 05
" 1890-91	28 42
" 1892-93	379 80
" 1896-97	196 71
" 1903-04	637 37
" 1907-08	341 72
Total non perçu	$70,492 72

Depuis que le ministère a pris charge de la perception, les droits imposés se sont élevés à $967,454.92, et de ces argents réellement dus au ministère, la somme de $28.42 seulement n'a pas été payée, la balance comprend des item contestés ou attendant l'action du ministère.

Les augmentations et les diminutions dans les recettes des différents ouvrages comparées avec ceux de 1906-07, sont comme suit:—

Augmentations—	
Rivière Ottawa, cours principal	$ 107 94
Petewawa	2,868 58
Gatineau	287 33
Diminutions—	
Estacades des chenaux	581 98
Madawaska	1,019 44
Coulonge	224 00
Rivière Noire	120 66
Dumoine	14 21

Etats en détail.

N° 1.—Etat des sommes dues avant le 1er juillet 1889, non perçues le 31 mars 1908.

N° 2.—Etat des droits accrus depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçus le 31 mars 1908.

N° 3.—Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 31 mars 1908.

N° 4.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoires et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

N° 5.—Etat des droits provenant des glissoires et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

DISTRICT DE SAINT-MAURICE.

Le revenu de ce district a été de $45,428.21, soit $4,094.05 de plus que celui de 1906-07, la somme la plus considérable perçue sur ces ouvrages.

La perception, y compris $5 d'impôts de 1906, s'est élevée à $45,433.21.

Depuis que j'ai pris charge de ce district, en 1892, tous les droits ont été perçus.

Le nombre de pièces de bois de toute sorte qui a passé par les ouvrages, représente 4,222,128 billots et bois de pulpe.

Le montant en souffrance, avant le 1er juillet 1892 reste le même, savoir: $14,486.49, somme qui devrait être biffée pour raisons mentionnées à l'état n° 6 ci-annexé.

Pour différentes raisons la coupe du bois dans le district du Saint-Maurice fut limitée, et considérant que la demande pour le bois de pulpe a beaucoup diminué, je crains une grande diminution dans le revenu durant l'année courante, à moins qu'un changement s'opère sous ce respect.

Depuis plusieurs années je recommande la nécessité de construire un barrage réservoir à la tête des eaux du Saint-Maurice, mais je comprends que des compagnies manufacturières font des progrès dans cette direction.

L'ouverture de la saison courante fut quelque peu désastreuse, les estacades à Trois-Rivières furent emportées par la glace après avoir été posées et ceci occasionna des dépenses considérables; à Grand'Mère où les estacades avaient été laissées en place, comme par le passé, un immense encombrement de glace les emporta presque toutes, mais elles furent recouvrées et replacées en position.

La perte des billots dans le Saint-Laurent a été assez considérable, mais pas autant qu'on avait d'abord supposé; je crois que moins de 40,000 pièces se sont échappées.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district forment un montant de $1,913.86, soit $243.65 de plus que l'année précédente.

Les impôts en souffrance le 31 mars 1908 forment un montant de $3,755.32, dont $198.43 a depuis été perçu; $3,521.19 devraient être biffées, suivant un jugement de la cour d'Echiquier; la balance, $36.70, devra aussi être abandonnée, le débiteur étant un homme très âgé et complètement insolvable. Les détails sont contenus dans l'état n° 7 ci-joint.

Des changements opérés dans les travaux à Burleigh-Falls, l'an dernier, ont été un bénéfice pour les marchands de bois passant leurs billots à cet endroit.

L'eau, très haute cette année, a causé des dommages considérables qui devraient être réparés aussi tôt que l'eau baissera suffisamment.

Les travaux, à Fenelon-Falls ont besoin de radoubs considérables qui, cependant, ne pourraient pas être entrepris avant que l'eau soit beaucoup plus basse.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Le revenu accru durant le dernier exercice financier a été de $1,801, lequel, ainsi que les droits imposés l'an dernier, n'a pas été perçu.

La compagnie conteste le droit du ministère d'exiger les impôts de 1906; le montant pour 1907 n'a pas encore été déterminé, la compagnie étant responsable pour l'entretien, qui excède beaucoup les $1,801 de droits; ce compte est loin d'être satisfaisant.

L'état n° 8 ci-joint, contient les détails du revenu de ce district.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes provenant de cette source ont été de $29,760.20; soit une augmentation de $10,183.16 sur l'année précédente. Le bassin fut occupé pendant 195 jours par 20 vaisseaux ayant un tonnage de 75.904 tonnes.

L'état n° 9 ci-joint contient les détails.

Les règlements ont été revisés et approuvés par un ordre en conseil en date du 19 juin 1908.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu a été de $17,692.67 de plus qu'en 1906-7, étant de $24,352.49. Voir état n° 10.

Le bassin fut occupé pendant 220 jours par 17 vaisseaux ayant un tonnage de 32,635 tonnes. Le vaisseau *Strathcona* et *Druid* et la drague *Progress* ont occupé le bassin durant l'hiver 1906-7; durant l'hiver dernier, il fut occupé par les vaisseaux *Québec, Montcalm, Lady Eileen,* et *J. G. Witherbee.*

BASSIN DE KINGSTON.

Ce bassin fut occupé pendant 129 jours par 52 vaisseaux, ayant un tonnage de 31,005 tonnes.

Il a été occupé durant l'hiver par le vaisseau *Saginaw* et la barge *Ungava.* Voir état n° 11.

LOYERS.

Les loyers accrus forment un montant de $17,714.98; soit $11,125.28 de plus que l'année précédente; une balance de $611.40 était en souffrance le 31 mars 1908, dont la moitié est pour des loyers contestés de la rue Sussex, la balance est due par des gens pauvres à qui ces propriétés avaient été louées par les anciens propriétaires, et il ne fut pas considéré expédient de les renvoyer tant qu'ils feront des efforts pour payer comme ils font maintenant.

Le montant de $1,469.66 a été perçu des locataires de la propriété achetée pour la bâtisse de vérification à Montréal.

Détails des loyers perçus:—

Propriétés louées ou droits de franchises.	Loyers perçus.
Propriétés de la rue Sussex, Ottawa, Ont.	$10,666 42
Vieil édifice du bureau de poste, Victoria, C.-B.	4,158 00
Site de la bâtisse de vérification, Montréal, Qué.	1,469 66
Partie du terrain du bassin de radoub, Kingston, Ont.	250 00
Partie de la réserve, île Victoria, Ottawa	2 00
Réserve, côté est de la rivière Saint-Maurice	50 00
Permission d'ériger des tours sur la plage de Burlington.	1 00
Ile et pouvoir d'eau, chenal Calumet, P.Q.	25 00
Partie de la réserve, Pond-Creek, P.Q.	1 00
Partie de la réserve, côté ouest de la rivière Noire, P.Q.	25 00
Ile Caron, P.Q.	75 00
Tramway sur brise-lames, Goderich, Ont.	5 00
Partie de l'édifice public, Drummondville, P.Q.	176 00
Vieil hôtel du gouvernement, Yale, C.-A.	5 00
Raccordement du conduit d'eau, William-Head, C.-A.	12 00
Partie de la bâtisse de l'immigration, Port-Arthur, Ont.	165 00
Permission de poser des rails sur le pont près d'Edmonton	1 00
Partie de l'île de Toronto	1 00
Parcelle de terrain, rue Clarence, Kingston	1 00
	$17,089 08

L'état comparatif suivant des recettes provenant des Travaux publics durant les exercices financiers 1907-08, et 1906-07 montre où se trouvent les augmentations ou les diminutions mentionnées ci-dessus:—

—	Année finissant le 31 mai 1908.	9 mois jusqu'au 31 mars 1907.	Augmentation. 1908.	Diminution. 1908.
GLISSOIRES ET ESTACADES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Région d'Ottawa	45,150 46	43,846 90	1,303 56	
" du Saint-Maurice	45,428 21	41,334 16	4,094 05	
" de Newcastle	1,913 86	1,670 21	243 65	
	1,801 00	2,290 52	.....	489 52
(Augmentation, $5,151.74)..	94,293 53	89,141 79	5,641 26	489 52
BASSIN DE RADOUB.				
Esquimalt, C.-B	29,750 20	19,627 04	10,133 16	
Kingston, Ont	24,352 49	4,365 93	4,729 96	
Lévis, Qué	9,095 89	6,659 82	17,692 67	
	63,208 58	30,652 79	32,555 79	
Loyers	17,714 98	6,589 70	11,125 28	

Total des droits accrus, 1907-08	$48,823 81
Recettes perçues durant l'année finissant le 31 mars 1908—	
Glissoires et estacades	86,760 67
Bassins de radoub	63,208 58
Loyers	17,089 08
Total	$167,058 33
Augmentation des recettes	$43,000 86

En terminant, j'ai le plaisir de reconnaître que les fonctionnaires, avec qui j'ai été en contact durant l'année, m'ont toujours montré la plus grande courtoisie et donné une assistance cordiale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDW. T. SMITH.

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoires et estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 31 mars 1908, *et n'étaient pas perçus le 30 juin 1908.*

Débiteurs.	Dettes mauvaises ou douteuses.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Autres droits de glissoires et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1902.	Année de l'échéance.	Remarques.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
John Rowan	342 50			342 50	1872-1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873-1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873-1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873-1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874-1875	"
Walton Smith	171 46			171 46	1874-1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 to 1874	"
Hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861, 1863, 1864, 1869, 1875 à 1878.	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et Son	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello Bros	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	"
James Yuhill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882-1883	" mentionné dans le rapport S—38, pour mars 1886.
A. P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et Son	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 92	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88, contre réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	
The Bronson et Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	
Pierce et Co		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Co		1,060 59		1,060 59	1886-1887	* Estacades des Chaudières—Ces messieurs prétendent qu'ils ont maintenu ces estacades entièrement à leurs propres frais depuis 1881.
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Co		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	
J. et G. Bryson			252 20	252 20	1886	Contre-réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux à Coulonge.
	23,997 28	31,006 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

N° 2—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889, et non perçus le 31 mars 1908.

Nom.	Années où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des chaudières en suspens.	Droits d'estacade.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	.....	.....	2,561 69	La question des droits des Chaudières a été soumise au Conseil et renvoyée à la Commission du Trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronson & Weston Lumber Co.	1889-90	2,056 96	.....	.....	2,056 96	
Perley & Pattee	1889-90	1,203 26	.....	.....	1,203 26	
Wm. Mason & Sons	1889-90	167 66	.....	.....	167 66	
Pierce & Co	1889-90	913 48	.....	.....	913 48	
Alex. Fraser, cpte Thos. Stephens	1890-91	.....	.....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93	.....	.....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer, parce que d'après cet état et l'état n° 1, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.
Bryson et Fraser	1896	.....	.....	196 71	196 71	Ont une contre-réclamation pour travaux exécutés dans la glissoire jusqu'à la concession de cette somme.
J. R. Booth	1903	.....	.....	339 27	339 27	Droits de glissoires de Petewawa en litige.
Hawkesbury Lumber Co	1903	.....	.....	298 10	298 10	" " " "
R. et T. Ritchie	1907	.....	166 70	2,222 62	2,389 32	Dû, 30 juin 1908.
Hawkesbury Lumber Co	1907	.....	743 32	.....	743 32	Demande de réduction devant le ministère.
J. R. Booth	1907	.....	1,912 41	.....	1,912 41	" " " "
Shepard & Morse Lumber Co	1907	.....	434 56	.....	434 56	" " " "
Succession R Hurdman	1907	.....	62 11	.....	62 11	" " " "
		6,903 05	3.319 10	3,464 92	13,687 07	

EDOUARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoire.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

N° 3.—ETAT des droits de glissoires dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoires; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

N° 4.—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Bois carré	
Billots	4,487,161
Bois d'estacades et de dimension	47,962
Cèdres	31,346
Traverses de chemin de fer	385,737
Poteaux de clôture	66,293
Total	5,018,699

Aussi 30,993 1/10 cordes de bois de pulpe. Et 24 radeaux de bois équarri. Recette provenant de ces sources, $45,150.46.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

N° 5.—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessous mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Rivière Ottawa	$ 2,206 92
Chenaux, estacades	7,685 56
Rivière Petewawa	14,313 83
" Madawaska	474 12
" Coulonge	7,649 36
" Dumoine	173 10
" Noire	5,996 61
" Gatineau	7,650 88
	$45,150 46

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

N° 6—ETAT des droits de glissoires et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 31 mars 1908 et non encore perçus le 30 juin 1908.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, fils et Cie	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
" ..	1879	2,110 62		
" ..	1880	1,696 18		
" ..	1881	293 69		
" ..	1882	165 80		
" ..	1884	118 50		
" ..	1888	4 28	4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie.....	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
"	1883	2,173 68		
"	1884	28 96		
"	1886	1 62		
"	1887	4 38	5,281 48	
Alex. Baptist.....	1879	.....	2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie.....	1888	779 24		
"	1889	332 11	1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20. Insolvable.
Ritchie Bros.....	1886	413 43		
"	1887	634 71	1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76 et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
G. B. Hall.....	1890	....	49 34	Insolvable.
T. E. Normand.....	1890	.....	42 28	Prétend que cette balance est une surcharge.
Trefflé Biron	1891	.....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
		.....	*14,481 49	

Pour faire coïncider cette balance avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 créditées de trop à Alex. Baptist, et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm. Little, non mentionnés dans aucun rapport du percepteur, ce qui laisse une balance de $14,690.73 due le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

N° 7.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 31 mars 1908.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Sommes en litige.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Irwin et Boyd	1881	59 79		59 79	Insolvable.
Thomson et McArthur.	1880	52 78		52 78	
Jabez Thurston	1882	12 50		12 50	
McDougall et Ludgate.	1879	65 07		65 07	
Bigelow et Trounce	1882 à 1885	216 21		216 21	
R. G. Strickland	1882, '83, '85, '86 et '87	215 08		215 08	
Succ. de feu G. Hillard	1877 à 1883 et 1886	354 15		354 15	Mort et succession distribuée.
T. G. Hazlett	1881, '82, '84 et '89	885 25		885 25	D'après le jugement rendu par la cour de l'échiquier, *re* Boyd *vs* Smith, ces montants ne peuvent pas être perçus.
J. M. Irwin	1882, '83, '85 et '88	698 45		698 45	
D. Ullyot	1881 et 1887	547 68		547 68	
Green et Ellis	1881 et '83, '85, '88 et '89	157 01		157 01	
A. W. Parkin	1884, '85, '88, '90 et '91	65 92		65 92	
La succession Dickson	1883	137 50		137 50	
Alfred McDonald	1888	40 80		40 80	
John Parkin	1889	13 00		13 00	
John Dovey	1894, '95, '96		35 70	35 70	Envoyé au min. de la Justice p. perception.
Baker Lumber Co	1907		198 43	198 43	Payé, 4 juillet 1908.
		3,521 19	234 13	3,755 32	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 mars 1908.

N° 8.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Saguenay, dus le 31 mars 1908.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Montant.	Observations.
		$ c.	
La Cie de Pulpe de Chicoutimi	1906, 1907	4,034 85	En litige.
Jos. Vachon	1906	56 67	"
		4,091 52	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

N° 8.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits de bassin (dockage).	Autres droits.	Total.
		1907.	1907.	$ c.	$ c.	$ c.
S.S. "Abessinia"	5,753	6 mai	7 mai	556 00	2 40	558 40
S.S. "Victoria"	3,502	14 "	15 "	511 00	8 40	519 40
S.S. "Pennsylvania"	3,343	16 "	18 "	614 00	24 60	638 60
S.S. "Warda"	5,751	21 "	22 "	400 00	1 80	401 80
S.S. "Montrava"	2,562	22 "	26 "	768 00	6 60	774 60
S.S. "Glory of the Seas"	2,103	27 "	28 "	483 00	.....	483 00
S.S. "Ammon"	4,534	1 juin	2 juin	532 00	1 80	533 80
S.S. Northwestern	3,497	4 "	26 juil	6,010 00	321 00	6,331 00
S.S. San Matreo	2,927	21 août	25 août	697 00	16 20	713 20
S.S. Gymeric	4,002	9 oct.	10 oct.	521 00	15 60	536 60
H.M.S. "Shearwater"	980	11 "	24 "	509 00	.....	509 00
S.S. "Tarter"	4,561	28 "	19 nov	3,172 00	180 60	3,352 60
S.S. Kazemba	4,658	19 nov	24 "	936 00	35 70	971 70
S.S. "Indraville"	4,805	25 "	15 jan. '08.	8,407 00	378 60	8,785 60
		1908.	1908.			
H.M.S. Egeria	940	17 jan	24 jan	313 60	.....	313 60
S.S. Lonsdale	3,171	24 "	30 "	1,024 00	7 20	1,031 20
S.S. Restorer	3,180	31 "	7 fév	1,024 00	43 20	1,067 20
S.S. Amiral Fourichon	5,036	7 fév.	8 "	541 00	18 69	559 60
S.S. Transit	1,691	10 "	11 "	426 50	3 69	430 10
S.S. Georgia	3,121	28 "	29 "	503 00	.....	503 00
S.S. Augustus	4,767	16 mars	18 mars	536 00	10 20	546 20
S.S. Taunton	.....	Droit d'entrée.		200 00	.....	200 00
	75,904			28,684 10	1,076 10	29,760 20

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

BASSIN DE RADOUB DE LEVIS.

N° 9.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits de bassin (dockage).	Autres droits.	Total.
		1907.	1907.	$ c.	$ c.	$ c.
S.S. 'Lord Strathcona'	495	déc	avril	300 00	.....	300 00
S.S. 'Lady Eileen'	921	11 mai	18 mai	622 35	5 00	627 35
Steamer de l'Etat 'Druid'	504	6 déc	11 avril	400 00	.....	400 00
" " 'Eureka'	170	16 avril	10 mai	504 00	.....	504 00
Phore-flottant 'Anticosti'	269	16 "	10 "	622 80	.....	622 80
S.S. 'Bay City'	1,252	31 mai	9 juil	.....	.....	.....
Barge 'Baroness'	1,295	.....	.....	7,209 26	3 00	7,212 26
" 'Bombay'	1,295	.....	.....	.....	.....	.....
S.S. 'Borgestad'	3,944	14 juil	16 juil	657 76	.....	657 76
S.S. 'Pollux'	1,352	7 août	27 août	1,566 80	6 50	1,573 30
Dragueur 'Progress'	.....	Hivernement, 1906-7.		400 00	.....	400 00
" 'International'	470	12 mai	18 mai	441 00	.....	441 00
Chaland	80	12 "	18 "	28 00	.....	28 00
Dragueur 'Northumberland'	777	11 "	29 "	960 45	156 50	1,116 95
" 'Galveston'	1,267	25 juil	31 juil	692 09	6 00	698 09
" 'Progress'	.....	.....	.....	.....	71 67	71 67
" "	.....	.....	.....	.....	178 55	178 55
" 'International'	.....	.....	.....	.....	318 05	318 05
" "	.....	.....	.....	.....	28 16	28 16
Barge 'Rutherford'	.....	.....	.....	.....	2 00	2 00
Remorqueur 'Monitor'	.....	.....	.....	.....	136 47	136 47
S.S. 'Speedy'	.....	.....	.....	.....	1 50	1 50
Remorqueur 'Witherbee'	.....	.....	.....	.....	180 25	180 25
" 'Storm King	.....	.....	.....	.....	56 65	56 65
Chaland n° 1	.....	.....	.....	.....	777 65	777 65
S.S. 'Assiniboia'	.....	Droit d'entrée.		200 00	.....	200 00
S.S. 'Keewatin'	.....	"		200 00	.....	200 00
S.S. 'Mongolian'	.....	"		200 00	.....	200 00
S.S. 'Assiniboia'	3,879	24 sept	1er oct	1,093 06	4 50	1,097 56
S.S. "	.....	La mise à sec.		.....	40 00	40 00
S.S. "	.....	1er oct	3 oct	255 16	.....	255 16
S.S. 'Keewatin'	3,856	5 "	15 "	1,471 20	8 00	1,479 20
Str. 'Quebec'	.....	Droits d'entrée.		200 00	.....	200 00
S.S. 'Montcalm	1,432	28 août	22 sept	1,961 00	.....	1,961 00
S.S. 'Montreal'	.....	Droit d'entrée.		200 00	.....	200 00
S.S. "	8,644	9 nov	16 nov	1,760 16	5 00	1,765 16
Steamer de l'Etat 'Lady Grey'	733	19 "	" 22	409 95	12 00	421 95
	32,635			22,355 04	1,997 45	24,352 49

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON, ONT.

N° 11.—ETAT des droits et autres impôts durant les neuf mois de l'exercice financier terminé le 31 mars 1908.

Nom du navire entré dans le bassin.	Tonnage	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits de bassin (dockage)	Autres impôts.	Total.
		1907.	1907.	$ c.	$ c.	$ c.
Str 'New Island Wanderer'	123	2 avril	11 avril	111 96	.....	111 96
Remorqueur 'Emerson'	276	2 "	9 "	161 46	10 00	171 46
Str 'Islander'	119	11 "	15 "	83 80	.....	83 80
" 'New York'	295	15 "	20 "	141 60	10 50	152 10
" 'Business'	985	20 "	21 "	148 50	.....	148 50
" 'St. Joseph'	304	22 "	27 "	145 92	10 50	156 42
" 'Cardinal'	237	27 "	29 "	67 40	5 00	72 40
Barge 'Toledo'	362	30 "	4 mai	161 09	12 00	173 09
Str 'City of New York'	292	6 mai	7 "	58 40	.....	58 40
" 'D. D. Calvin'	750	9 "	10 "	125 00	10 50	135 50
Remorqueur 'Gilbert'	41	13 "	16 "	60 00	5 00	65 00
Bge 'Flora Carveth'	190	16 "	20 "	88 00	.....	88 00
Str 'North King'	873	21 "	23 "	198 41	.....	198 41
Bge 'Lapwing.'	516	29 "	1er juin	173 84	6 00	179 84
" 'Bella'	454	3 juin	4 "	90 80	.....	90 80
Yacht 'Corona'	304	5 "	9 "	114 00	10 50	124 50
Bge 'Hilda'	418	10 "	11 "	83 60	.....	83 60
Str 'Rapids King'	1,801	12 "	13 "	230 10	10 50	240 60
" 'Pierrepont'	153	14 "	18 "	90 60	.....	90 60
" 'Argyle'	700	18 "	19 "	120 00	.....	120 00
" 'Island Belle'	89	20 "	20 "	20 00	5 00	25 00
Bge 'Regina'	411	21 "	22 "	82 20	.....	82 20
Str 'Island Belle'	89	23 "	24 "	30 00	.....	30 00
Bge 'Cornwall'	586	26 "	4 juil	395 74	24 00	419 74
" 'Neepawah'	1,799	.....	.....	.....	.....	.....
" " cargo	1,301	6 juil	11 "	1,119 50	25 00	1,144 50
" 'Cayuga'	2,196	13 "	16 "	500 18	31 50	531 68
Str 'New Island Wanderer'	123	18 "	19 "	24 60	15 50	40 10
Remorqueur 'Jessie Hall'	56	19 "	20 "	20 00	.....	20 00
Str 'Cayuga'	2,196	24 "	27 "	577 04	26 00	603 04
" 'Brockville'	191	28 "	28 "	38 20	.....	38 20
" 'Bothnia'	833	30 "	1er août	191 61	3 00	194 61
" 'Castanet'	54	1er août	2 "	20 00	.....	20 00
Bge 'John Gaskin'	487	5 "	6 "	97 40	5 00	102 40
" 'Chirokee'	365	6 "	7 "	73 00	.....	73 00
" 'Regina'	411	8 "	9 "	82 20	.....	82 20
" 'Bella'	454	17 "	17 "	90 80	.....	90 80
" 'Melbrose'	740	21 "	22 "	149 90	3 00	152 90
Str 'Island Belle'	89	27 "	27 "	20 00	.....	20 00
Remorqueur 'Mary'	62	28 "	30 "	50 00	.....	50 00
Bge 'Iroquois'	361	31 "	1er sept.	72 20	.....	72 20
" 'Nadine'	484	3 sept.	4 "	96 80	.....	96 80
Government dredge and tug 'Trudeau'	200	5 juil.	Pièce 496.	100 00	10 50	110 50
Bge 'Hilda'	418	11 sept.	12 sept.	83 60	.....	83 60
" 'Condor'	567	16 "	17 "	106 70	.....	106 70
Remorqueur 'Jessie Hall'	56	23 "	23 "	20 00	.....	20 00
Str 'Ottawa'	94	1er oct.	8 oct.	150 00	8 00	158 00
" 'New Island Wanderer'	123	10 "	11 "	24 60	.....	24 60
" 'John Rugee'	1,217	11 "	12 "	256 89	10 00	266 89
" 'New Island Wanderer' and 'Ottawa'	217	14 "	17 "	93 40	.....	93 40
" 'Haddington'	1,603	.....	.....	.....	.....	.....
" " cargo	257	22 "	22 "	236 00	10 00	246 00
" 'Saginaw'	Droit d'entrée.		23 nov.	.....	.....	100 00
" 'Assiniboia'	Dommage au quai.		.....	.....	.....	10 00
			1908.			
" 'Saginaw'	357	23 nov.	20 jan.	618 85	104 00	722 85
Bge 'Ungava'	Droit d'entrée.		.....	.....	.....	100 00
		1908.				
" "	1,226	23 jan.	3 avril	610 10	9 00	619 00
	31,005	.....	.....	8,605 99	380 00	9,095 89

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 juillet 1908.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

N° 12.—ETAT des loyers non perçus le 31 mars 1908.

Nom.	Place.	Rue et numéro.	Montant.
			$ c.
La Cie de Publication *Le Temps*	Ottawa	Rue Sussex, n° 552-4	197 40
J. D. Grace	"	" 544	30 00
M. Dunn	"	" 336	15 00
J. R. Shaw & Co	"	" 424	120 00
A. Bureau et Frères	"	" 550	75 00
A. Perrault	"	" 414	17 00
Victor Bélanger	"	Ave. McKenzie 36	34 00
Mme Dionne	"	" 37	20 00
Mme Desrosiers	"	" 38	30 00
F. McDougall	"	" 40	40 00
Mme J. B. Paquette	"	Rue Saint-Patrice 106	33 00
			611 40

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1908.

PARTIE VII

DIVERS

CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE.

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU OU PAR LE MINISTÈRE.

RAPPORT DU CONSERVATEUR DE LA GALERIE NATIONALE DES ARTS.

NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTÈRE.

NOMS DES EMPLOYÉS AUX GLISSOIRES ET AUX ESTACADES.

NOMS DES EMPLOYÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

NOMS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS EMPLOYÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS.

ET LA CORRESPONDANCE OFFICIELLE DE CE MINISTÈRE.

POUR

L'EXERCICE FINANCIER EXPIRÉ LE 31 MARS 1908

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 10 octobre 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants des transactions du ministère durant l'exercice financier, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, concernant les contrats et les propriétés, et qui doivent être inclus dans le rapport annuel pour cette période, savoir:

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

M. NAPOLÉON TESSIER,
Secrétaire du ministère des Travaux publics.
Ottawa.

ETATS

DÉMONTRANT

1.—LES CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 1ER AVRIL 1907 AU 31 MARS 1908.

2.—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1908.

3.—LES PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1908.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS.			$ c.
Nouvelle-Ecosse			
Amherst, bureau de poste. Changement dans l'installation intérieure..	Rhodes, Curry et Cie., lim.	3 mai 1907.	1,870 00
" " " Fourniture de la houille	Maritime Coal Ry. Power Co	13 sept. 1907.	
Annapolis " "	R. W. Hardwick.....	13 " 1907.	226 57
Antigonish " " .. .	N. L. Cunningham.....	14 nov. 1907.	155 25
Arichat " "	I. LeBlanc et Terrio Cie...	30 oct. 1907.	181 25
Baddeck " "	McKay, MacAskill et Cie.	7 sept. 1907.	207 00
Bridgewater. Construction du bureau de poste, etc.....	A. D. Falconer et W. K. McDonald.....	3 oct. 1907.	23,500 00
Canso. Edifice publics. Fourniture de la houille	A. W. Whitman et fils....	13 sept. 1907.	262 00
" Bureau de poste. Horloge de la tour....	R. D. Kirk.....	15 nov. 1907.	1,250 00
Darmouth. Edifices pub. Fourniture de la houille	Acadia Coal Co.	1er oct. 1907.	75 44
Digby " "	W. E. Van Blarcom.....	13 sept. 1907.	228 57
Glace Bay. Construction du bureau de poste, etc.....	Rhodes, Curry et Cie., lim.	10 déc. 1907.	34,500 00
Guysborough, Edifices pub. Fourniture de houille.	A. W. Whitman.....	13 sept. 1907.	239 75
Halifax, hôpital de détention. Fourniture des lits.	Brander, Morris et Cie....	25 nov. 1907.	Par section $42.
" Edifice fédéral. Fourniture de houille..	S. Cunard et Cie.....	1er oct. 1907.	211 15
" Nouvelle douane. "	"	" 1907.	464 86
" Bur. de l'ass. rec. gén. "	"	" 1907.	38 12
" Bâtisse de l'immigration "	"	" 1907.	521 32
" Entrepôt de vérification "	"	" 1907.	240 06
" Bur. de l'asst. rec. gén. "	H. D. Mackenzie Co.....	19 oct. 1907.	38 10
" Hôpital de détention "	"	19 oct. 1907	496 73
Inverness. Edifics publics, installation intérieure	B. McIsaac.....	29 janv. 1908.	3,070 00
Kentville " Fourniture de houille	P. E. Lloyd	8 nov. 1907.	312 92
Lawlor's Island, Station de la quarantaine, appareil d'éclairage électrique..	P. E. Marchand et Cie....	7 sept. 1908.	8,497 00
Lunenburg, Edifices pub. Fourniture de la houille	John B. Young.....	30 sept. 1907.	Liste des prix.
" " trottoirs.....	R. S. Lowe.....	15 oct. 1907.	197 75
New-Glasgow " Fourniture de la houile	Charles W. Ives	1er oct. 1907.	
Shelburne. Construction d'édifices publics.	Hood & Brooks.....	12 fév. 1908.	22,500 00
Springfield, Bur. de poste. Fourniture de houille.	Cumberland Ry. & Coal Co.	30 oct. 1907.	230 00
Sydney, Edifices publics " "	Fred. Routledge	21 nov. 1907.	245 00
Sydney Mines, Edifices publics. " "	Mackay Mining Co	.....	75 00
Truro. Construction d'un arsenal..... ..	Frank Wilson.....	9 août 1907.	8,135 50
" Arsenal. Appareil de chauffage.....	F. Dexter & Cie	24 fév. 1908.	1,650 00
Westville. Construction du bureau de poste et édifices.....	E. F. Munro.....	14 sept. 1907.	12,997 00
Windsor, Edifices publics. Fourniture de la houille	Fred. W. Dimock.....	30 sept. 1907.	275 48
Yarmouth " "	L. E. Baker et Cie.....	1er oct. 1907.	292 50
" " Horloge de la tour....	Williams et Myman.....	15 janv. 1908.	
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice fédéral. Fourniture de la houille.....	Peake Frères et Cie.....	7 oct. 1907.	18 00
" " " .	A. Pickard et Cie....	7 oct. 1907.	717 94
Charlottetown, bur. de poste. Installation intér..	H. et S. Lowe	14 nov. 1907.	175 00
Montague, édifices pub. Fourniture de la houille..	A. Pickard et Cie.....	7 oct. 1907.	48 87
" " "	Geo. Wightman.	5 oct. 1907.	155 15
Summerside " "	R. T. Holman, lim.....	28 sept. 1907.	353 37
" " trottoirs granolit..	M. F. Scharman et Cie....	18 nov. 1907.	Liste des prix.
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, édifices pub. Fourniture de la houille .	B. M. Lannagan.....	28 sept. 1907.	
Campbellton " "	Chas. Powell.....	1er oct. 1907.	321
Dalhousie " "	"	1er oct. 1907.	266

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBCICS—*Suite.*			$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.			
Frédéricton, édifice public. Fourniture de la houille.	Pat. Farrell	30 sept. 1907	269 70
Marysville " " "	Frank I. Morrison	30 " 1907	157 02
Moncton " Pose des fils électriques.	Electrical Supply Co., Moncton	29 mai 1907	1,009 00
Newcastle " " "	TheStothart Mercantile Co.	28 sept. 1907.	190 19
" " " "	John Russell et Cie	28 " 1907.	178 10
Richibouctou " "	J. & T. Jardine	27 " 1907.	304 35
Saint-Jean, bureau de poste ouest. "	R. P. & W. F. Star	27 " 1907.	52 77
" " de la cité. "	"	27 " 1907.	692 37
" banque d'épargne. "	"	27 " 1907.	284 27
" douanes. "	"	27 " 1807.	1,652 91
" bâtiment des immigrants. "	"	27 " 1907.	1,471 41
" changements aux magasins militaires	John Flood & Edw. Bates.	1er nov. 1907.	19,986 00
" changements et additions à la bâtisse des exercices militaires	John Flood & Edw. Bates.	21 déc. 1907.	750 00
Saint-Stephens, édifices pub. Fourn. de la houille.	W. C. Purvis	9 oct. 1907.	171 75
Sussex " "	Thos. H. Brown	28 sept. 1907.	356 25
Tracadie, lazaret, " "	The StothartMercantile Co.	28 " 1907.	667 45
" construction d'une buanderie	Thos. P. Charleson	23 mai 1907.	8,465 09
Woodstock, édifice public. Fourniture de la houille.	W. F. Dobbee & fils	30 sept. 1907.	355 49
Québec.			
Actonvale, bureau de poste. Fourn. de la houille	S. E. Desmarais & Cie	11 oct. 1907.	25 60
" " "	Anthime Cadoret	4 " 1907.	242 93
Aylmer " "	Hull Coal Co	4 " 1907.	103 45
Berthierville " "	F. O. Lamarche	21 " 1907.	2,950 00
Chicoutimi " Installation intérieure	Adolphe Beaulieu	3 mai 1907.	187 00
Drummondville " Fourniture de la houille	Anthime Cadoret	4 oct. 1907.	33 75
Dundee, douane, "	A. S. Matthews	5 " 1907.	65 00
Farnham, édifice public, "	Arthur Giroux	4 " 1907.	266 50
Fraserville " "	Nap. Dion	23 nov. 1907.	199 50
Granby " "	P. Phœnix	4 oct. 1907.	150 19
Hochelaga " "	F. Lambert	14 nov. 1907.	296 00
Hull, bureau de poste "	Hull Coal Co	4 oct. 1907.	2,000 00
Iberville " Installation intérieure	H. Langlois & Cie	16 juill. 1907.	545 31
" " Trottoirs.	Louis Bourrassa	8 oct, 1907.	261 19
Joliette, édifices publics. Fourniture de la houille	Sinaï Bourgeois	4 " 1907.	104 48
Lachine " "	A. & A. Martin	4 " 1907.	14,971 00
Lachute, construction du bureau de poste	O. B. Lafleur & fils, ltée.	22 nov. 1907.	140 00
Laprairie, édifices publics. Fourniture de la houille.	H. Brossard	4 oct. 1907.	153 00
L'Assomption " "	Louis Desmarais	4 " 1907.	105 00
Lennoxville, station de quarantaine. Service d'eau	J. Simoneau & A. Dion	5 nov. 1907.	234 53
Lévis, édifices publics. Fourniture de la houille	Robitaille & Cie	26 oct. 1907.	3,500 05
" bureau de poste. Ameublement	Joseph Couture	17 avril 1907.	Ameuble.
" " " Fourn. du courant électr.	Canadian ElectricLight Co.	1 oct. 1907.	
Longueuil, édifices publics. Fournit. de la houille	C. F. Dénicourt	7 " 1907.	162 50
Montmagny " Approvisionn. d'eau	Montmagny Water Supply Co., ltée	22 juill. 1907.	P. a. 50 50
" " Ameublement	J. A. Bélanger	30 déc. 1907	1,130 00
" " Fourn. du courant électrique	Price Bros. & Cie, ltée	1 janv. 1907.	Lis. prix.
Montréal, douane. Fourniture de la houille	J. C. Macdiarmid	30 oct. 1007.	855 16
" entrepôt de vérification "	"	30 " 1907.	1,046 39
" bureau de poste, "	"	30 " 1907.	1,064 07
" édifice du revenu "	"	30 " 1907.	326 10
" bâtiment de l'immigr. "	"	30 janv. 1907.	338 49
" bureau de poste. Changements au bureau des lettres chargées	J. B. Pauzé & Cie	17 mai 1907.	1,150 00
" station postale "C" ameublement	J. B. Gratton	16 juill. 1907.	1,300 00
" " "B" changements	J. Bourque & Cie.	2 aout 1907.	2,350 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—(*Suite*).			$ c.
Québec—Suite.			
Montréal, allonge au bureau de poste	Peter Lyall & Sons	12 oct. 1907.	487,537 00
" fournitures de casiers de distribution	N. G. Valiquette, lim	22 " 1907.	48 50
" bur. de poste. Mandat d'argent, casier spécial	"	22 " 1907.	322 00
" station postale "B". Ameublement	Jos. Bourque et Cie	6 mars 1908.	4,450 00
" " Plombage	N. Simoneau	26 déc. 1907.	625 00
Nicolet, bur. de poste. Installation intérieure	J. O'Shaughnessey	15 nov. 1907.	2,750 00
Québec, magasin-militaire pour l'arsenal	J. B. Jinchereau et P. A. Lemonde	7 mai 1907.	34,777 00
" hôpital du trachoma. Fournit. de lits	Geo. Vallières	16 " 1907.	P. sec. 39 10
" édifice de détention. Trav. additionnels	J. B. Jinchereau et P. A. Lemonde	23 avril 1907.	962 86
" " Tuyau d'égoût	J. A. Guérard et Cie	3 oct. 1907.	3,187 04
" magasin militaire pour l'arsenal. Appareil de chauffage	O. Picard et fils	30 janv. 1908.	1,920 00
" arsenal. Pose des fils électriques	Chas. Vézina	20 fév. 1908.	875 00
" salle d'exerc. militaires. Niv. du terrain	Ignace Bilodeau	24 " 1908.	3,075 00
" douanes. Fourniture de la houille	Jos. Gingras	16 oct. 1907.	25 98
" bur. de poste. Fournit. "	"	16 " 1907.	777 08
" quartiers du gouv. gén. F. de la houille	"	16 " 1907.	555 69
Saint-Roch, bur. de poste. Fourn. de la houille	Jos. Gingras	16 " 1907.	40 97
Quebec, bur. des mesur. de bois. F. de la houille	M. Madden	15 " 1907.	677 36
" douanes. Fourniture de la houille	"	15 " 1907.	
" agence de la marine. F. de la houille	"	15 " 1907.	1,006 22
" entrepôt de vérific. "	"	15 " 1907.	
" bur. d'immigration. " "	"	15 " 1907.	321 97
" hôpital. Fourniture de la houille	"	15 " 1907.	1,162 91
Richmond, bur. de poste. "	S. E. Desmarais et Cie	11 " 1907	418 21
Rimouski " "	H. G. Lepage	4 " 1907.	208 75
Saint-Henri " "	Canada Coal Company	6 nov. 1907.	140 00
Saint-Hyacinthe " "	Anthime Cadoret	4 oct. 1907.	207 84
" Rev. de l'Intérieur. "	" "	4 " 1907.	120 00
Saint-Jérôme, édifice public. "	S. G. Laviolette	4 " 1907.	255 00
Saint-Jean " "	D. Godin et Cie	5 " 1907.	117 07
" " Plombage	D. H. Langlois et Cie	23 juillet 1907.	2,000 00
" " Etables de la cavalerie	A. Saurette	12 août 1907.	31,200 00
St-Louis du Mile-End, édi. publics. F. d. la houille	Wilson Coal Company	18 oct. 1907.	167 50
" " " Ech. de sauvetage	The International Steel Co.	28 août 1907.	450 00
Sherbrooke, édifice public. Fourn. de la houille	Codère, Fils et Cie	4 oct. 1907.	412 37
" construction de salle d'exer. militaires	J. Simoneau et A. Dion	7 nov. 1907.	82,500 00
Sorel, édifice publics. Fourniture de la houille	A. Plante	12 oct. 1907.	342 00
Terrebonne " "	Calixte Gauvreau	4 " 1907.	144 00
Thetford Mines, édi. publ. "	Roberge et Roberge	4 " 1907.	290 00
Trois-Rivières, douanes. "	Geo. Leprohon	14 " 1907.	482 96
" salle d'exer. militaires. Ameubl	P. Blais	7 août 1907.	550 00
Valleyfield, édifice publics. Fourn. de la houille	Besner & Chasle	4 oct. 1907.	338 77
Victoriaville, édif. publics. " "	Octave Gaudet	4 " 1907.	149 50
Ontario.			
Alexandria, édi. publics. Fourn. de la houille	Angus McDonald & Son	2 oct. 1907.	187 93
Almonte " "	Taylor Brothers, lim	5 " 1907.	222 75
Amherstburg " "	Falls Brothers	3 " 1907.	156 00
Arnprior " "	R. S. Drysdale	1er " 1907.	254 75
Barrie " "	S. G. Scott	1er " 1907.	297 00
Belleville " "	C. C. Leavens	4 " 1907.	616 25
" construct. de salle d'exer. militaires	William Stuart	17 mai 1907.	94,000 00
Berlin, édi. publics Fourn. de la houille	R. Boehmer & Co	3 oct. 1907.	270 03
Bowmanville " "	McClellan & Co	4 " 1907	168 75
Brampton " "	The Irvine Lumber & Fuel Company	1er nov. 1907.	225 00
Brantford " "	The Gibson Coal Company.	2 oct. 1907.	216 68

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Mom des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS.—*Suite.*			$ c.
Ontario—Suite.			
Brantford, salle d'exercices militaires. Amélioration des terrains de parade	Le bureau des commissaires de Brantford	2 mai 1907	1,000 00
" salle d'exercices. Entretien	" " "	2 " 1907	P. an. 250 00
" " " Allée du jeu de quille	Ketchum & Company	22 fév. 1908	650 00
" " " Arsenal, ameublent.	The Schultz Brothers Co.	2 mars 1908	2,200 00
" édifice public, réparation	" " "	3 déc. 1907	3,429 00
Bridgeburg " fourniture de houille	Isaac White	5 oct. 1907	180 00
Brockville " nouv. tuyau de drainage.	Brown & Semple	27 jan. 1908	258 00
" " fourniture de houille	The Central Canada Coal Co., Ltd	1 oct. 1907	393 19
Carleton Place " nouveau toit	W. J. Murhead	28 août 1907	395 00
" " fourniture de la houille.	Talor Brothers, Limited	2 oct. 1907	187 50
Chatham " " "	A. R. Crow	5 " 1907	218 86
" " pose des fils électriques.	The Chatham Gas Co., Ltd.	2 mars 1908	598 34
" arsenal, allée du jeu de quilles	Ketchum & Company	4 mai 1907	2,050 00
" " ameublement	Piggott & Sons	4 " 1907	446 00
Clinton, édifice public, fourniture de la houille	James Hamilton	1 oct. 1907	211 30
Cobourg " " "	E. A. Duncan	2 " 1907	247 00
Cornwall " " "	A. F. Mulhern & Company.	1 " 1907	278 00
" " ameublement	The Berlin Interior Hardwood Co., Limited	2 jan. 1908	1,469 00
Deseronto " fourniture de la houille	The Rathbun Co	10 oct. 1907	303 75
Dundas " " "	Charles Sturrock	2 " 1907	39 00
Fort William " " "	James Murphy	3 " 1907	416 00
Gals " " "	Hastings Bros	3 " 1907	276 00
" " changements	The Atlas Table Co. of Preston	20 nov. 1907	393 00
Gananoque " fourniture de la houille	C. E. Britton	1 oct. 1907	149 41
" douane, " "	"	1 " 1907	
" " trottoir en ciment	F. Dolan & Son	9 août 1907	Liste de prix.
Goderich, édifice public, fourniture de la houille.	Wm. Lee	5 oct. 1907	256 31
Guelph " " "	M. F. Cray	8 " 1907	480 34
" arsenal, pose des fils électriques	Nagle & Mills	22 " 1907	1,700 00
" " appareil de chauffage	"	22 " 1907	4,100 00
Hamilton, édifice public, fourniture de la houille.	The Connell Anthracite Mining Co	5 " 1907	1,086 89
" entrepôt de vérif., fournit. de la houille	" "	5 " 1907	
" bureaux des poids et mesures, et de l'inspection du gaz, four. da la houille	" "	5 " 1907	
" vieille salle d'exer. mil., enlev du toit.	Wm. M. Findley	15 nov. 1907	4,275 00
" édifice public, monte-charge à bras	Otis Fenson Elevator Co	24 oct. 1908	595 00
" couronnement en p. sur le mur du nord	F. Webb	11 fév. 1908	490 00
Hawkesbury, travaux à la douane	Daoust & Bélanger	18 juillet 1907	520 00
" édifice public, four. de la houille	E. A. Hall	4 oct. 1907	2.5 66
Ingersoll " " "	Geo. F. Barons	2 " 1907	217 35
Kenora " " "	Windatt & Co	5 nov. 1907	223 13
Kincardine, construction d'édifice public	William Nicholson	29 " 1907	17,700 00
Kingston, douane, fourniture de la houille	P. Walsh	1 oct. 1907	268 25
" bureau de poste, "	"	1 " 1907	435 00
" C. M. R. construction de la résidence des domestiques	M. Sullivan	15 jan. 1908	77,939 00
" C. M. R., abaisser le drain	"	15 fév. 1908	1,198 00
Lindsay, édifice public, fourniture de la houille	McLennan & Co	4 oct. 1907	114 17
" " " "	James Maunder & Son	4 " 1907	114 92
" " changement dans l'ameublement	S. L. Kyle	27 jan. 1908	307 00
London, bureau de poste, fourniture de la houille	The Connell Anthracite Mining Co	5 " 1907	209 68
" douane " "	" "	5 " 1907	419 43
" magasin militaire, ascenseur électrique.	Otis Fenson Elevator Co	15 mai 1907	2,150 00
" bureau de poste installation des voûtes.	W. Tytler	28 août 1907	1,475 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$
Ontario—Suite.			
London. Edifice des magasins militaires. Fourniture du pouvoir élec. à l'élévateur.....	The London Electric Co...	10 oct. 1907.	Par année, $700.
" Edifices des magasins militaires. Prolongement des fils électriques.....	" "	22 nov. 1907.	690 00
" Edifice des magasins militaires. Pouvoir électrique à l'ascenseur.....	" " ...	22 " 1907	Par année, $120.
" Edifice des magasins militaires. Pouvoir électrique pour l'éclairage.....	" "	22 " 1907.	Liste des prix.
Napanee, édifice public. Fourniture de houille...	The Rathbun Co....	10 oct. 1907.	202 50
Niagara-Falls " "	J. E. Hutchings.....	13 sept. 1907.	234 00
North-Bay " Appareil de chauffage..	Wm. McGillivray et P. Labelle.....	9 déc. 1907.	3,100 00
Orangeville " Fourniture de houille.	James R. Lathwell.....	13 sept. 1907.	168 50
Orillia " "	The Serjeant Co.....	13 oct. 1907.	246 01
Oshawa " "	David Keith.....	28 sept. 1907.	189 00
Ottawa. Ferme Experimentale "	The C. C. Ray Co., ltée...	2 oct. 1907.	1,359 72
" Observatoire "	" " ...	2 " 1907.	214 60
" Chambre des Com. Lampes Nernst.....	Ahearn & Soper, ltée.....	3 avril 1907.	4,750 00
" Hôtel des Monnaies. Tab. des commut.	" "	16 mai 1970.	1,876 00
" " Générateur Westinghouse.	" "	13 " 1907.	3,964 00
" " Tableau des commutateurs	" "	15 " 1907.	3,294 00
" Moteur d'induction Westinghouse....	" "	15 " 1907.	4,134 00
" Edifice des Archives. Ameublem. métall.	The Eclipse Mfg. Co., ltée.	17 " 1907.	17,478 00
" Edifice public. Approvisionnem. de glace	J. O. Charlebois et Cie....	20 " 1907.	Liste des taxes.
" Observatoire Royal. Casiers d'acier.....	Office Specialty Mfg. Co..	17 " 1 907.	5,970 00
" Hôtel des Monnaies. Fournitures de machines, outils, etc.....	General Supply Company of Canada, ltée.....	22 " 1907.	9,336 25
" Hôtel d. Mon. Fournit. de voit. à bras..	Andrew Ross.....	23 " 1907.	2,070 00
" Edifices publics. Fournit. de charbon...	John Heney & fils..	22 " 1907.	52,920 00
" Imprim. de l'Etat. Echelles de sauvetage.	Capital Scale Brass & Iron Foundry Co.....	25 " 1907.	4,290 00
" Hôtel des Mon. Laborat. Elévat. électr.	Otis Fensom Elevator Co.. ltée.....	15 juin 1907.	2,800 00
" " porte de derrière de Bunker..	The Goldie & McCulloch Co., ltée.	14 " 1907.	3,000 00
" Ministère de l'Intérieur. Div. de l'enregistrement. Casiers d'acier.	Office Specialty Mfg. Co., ltée.....	4 juillet 1907.	11,560 00
" " Division des patentes des terres fédérales, casiers d'acier.....	Office Specialty Mfg. Co., ltée.	20 " 1907.	4,200 00
Ottawa. Hôt. d. Mon. Chamb. des Gardes. Clôture	Sullivan & Langdon.....	18 sept. 1907.	34,529 00
" Ch. des Com. Ouvrage d. l. ch. de ventil.	Canadian Buffalo Forge Co.	18 juin 1907.	4,900 00
" Minist. d. Postes. Casiers d. distribution.	Office Spec'lty Mfg. Co., ltée.	10 août 1907.	1,374 00
" Cour suprême. Tablettes	The Eclipse Mfg. Co., ltée.	27 sept. 1907.	6,995 00
" Douane. Casiers d'acier pr documents..	" " ..	1er oct. 1907.	4,750 00
" Bâtisse du coélestat. Construction de...	Jno. O'Leary & M. J. Whelan	23 oct. 1907	13,900 00
" Hôtel des Monnaies. Atelier, ascenseur électrique.....	Otis Fensom Elev. Co., ltée....	2 juill. 1907.	2,725 00
" Secrétaire d'Etat. Bureau du teneur des registres. Ameublement métallique...	Office Spec'lty Mfg. Co., ltée.	12 oct. 1907.	2,682 00
" Minist. de l'Intérieur. Ameubl. métalliq.	" " ..	4 jan. 1908.	4,879 00
" Musée Géolog. Casiers pour documents..	The Eclipse Mfg. Co.....	22 fév. 1908.	955 00
" Archives. Boîtes pour cartes.	" "	22 " 1908.	998 00
" Ministère de l'Intérieur. Division des mines. Casiers pour documents.	" "	24 mars 1908.	885 00
Owen Sound. Construction d'un édifice public....	Nagle & Mills	8 avril 1907.	63,424 00
" Edifice public. Pose de fils électr.	McLinden Frères.....	10 mars 1908.	735 00
" " Appareil de chauffage.	J. H. McCarkindale	12 nov. 1907.	2,515 00
Paris " Fournit. de houille	E. Geo. Taylor.....	2 oct. 1907.	122 57

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Ontario—Fin.			
Pembroke, édifice public. Fourn. de charbon....	W. D. Morris.	5 oct. 1907.	260 96
Peterborough " "	J. E. A. Fitzgerald.....	14 " 1907.	291 76
" Douanes " ...	"	14 " 1907.	244 96
Petrolia, édifice public "	J. & J. Kerr Co.....	30 sept. 1907.	170 63
Picton " "	W. H. Lake.....	8 oct. 1907.	222 75
Port Arthur " Allonge ...	Chas. H. Sherwood.....	16 déc. 1907.	7,475 00
Port Hope " Fourn. de charbon....	J. M. Rosevear..... ..	28 sept. 1907.	325 95
Prescott. Douanes. Fourniture de charbon....	James Buckley	28 " 1907.	124 00
" Bureau de poste "	"	28 " 1907.	217 00
" Douanes. Pose de fils électriques....	H. Rankin & W. F. Fraser	22 " 1907.	224 00
" Bureau de poste " et ameublem.	" " ..	11 mars 1908.	448 90
Ste-Catherine, édifice public. Ouvr. de menuiserie	J. W. Carl	25 nov. 1907.	1,325 00
" " Ouv. de plomberie	A. Riddell & Fils..... ...	25 " 1907.	1,095 00
" " Peinture et teinte en détrempe..	Begy, Fils & Cie	25 " 1907.	900 00
St. Mary's. Edifice public. Fourn. de charbon..	James Armstrong.....	5 " 1907.	217 50
" " Pose de fils électriques et ameublem.	L. H. Reesor..	30 août 1907.	775 00
" " Appar. de chauffage	McDonald & Henry.....	13 nov. 1906.	1,346 00
" " Changements aux étages supérieurs..	R. Cameron	3 déc. 1907.	2,150 00
" " Ameublement....	"	14 janv. 1908.	3,515 00
St-Thomas " Fourn. de charbon..	W. H. Swift & Cie.....	8 oct. 1907.	280 00
Sandwich " "	J. & T. Hurley.....	9 " 1907.	104 73
Sarnia " "	Clark Coal Co	8 " 1907.	286 00
" " Changements et allonges..	R. Corrick & Fils.....	20 juillet 1907.	7,200 00
" " Appar. de chauffage	Juss & Marshall	18 déc. 1907.	448 00
Sault Ste-Marie " Fourn. de charbon..	The Sault Ste. Marie Coal and Wood Co.....	7 oct. 1907.	354 86
Simcoe. Construction d'un bureau de poste.	The Schultz Bros. Co., ltée.	15 jan. 1908.	26,500 00
Smith's Falls. Edifice public. Fourn. de charb.	Hiram A. Crate.....	30 sept. 1907.	175 50
Stratford " " ..	Angus Johnson & Cie.....	13 " 1907.	389 98
Strathroy " " ..	Alexander Reed	28 " 1907.	198 73
" Arsenal. Construction d'un	Nagle & Mills	27 nov. 1907.	13,461 00
Toronto. Arsenal. Allonge. Appar. de chauff.	Sullivan & Langdon.....	15 mai 1907.	4,890 00
" Station postale 'F.' Gazon et pavage.....	Brown & Love.....	27 " 1907.	840 00
" Douanes. Réparations au toit.....	Wheeler & Bain	8 juin 1907.	2,650 00
" Salle d'exerc. milit. Fils électriques..	Fitzsimmons Cie, Ltée....	10 sept 1907.	3,519 00
" Arsenal. Appar. de chauff. additionn.	Sullivan & Langdon..	7 nov. 1907.	897 00
" Bureau de Poste. Allonges, etc	George Henry	30 " 1907.	19,694 00
" Observatoire. Construction d'un.....	F. D. Brown & H. G. Love.	20 jan. 1908.	91,800 00
" Station. Bur. de poste. Fourn. de char.	P. Burns & Co.....	12 nov. 1907.	
" Jonction " " ..	The Connell Anthracite Mining Co.....	5 oct. 1907.	205 65
" Douanes " ..	" " ..	5 " 1907.	610 84
" Entrepôt de vérification " ..	" " ..	5 " 1907.	905 31
" Bureau de poste " ..	" " ..	5 " 1907.	1,008 47
" Station 'C' " ..	" " ..	5 " 1907.	218 25
" Station 'F' " .	" " ..	5 " 1907.	255 91
" Bureau du revenu " ..	" " ..	5 " 1907.	249 33
Trenton, Edifice public. Fourn. de charbon...	B. W. Powers	28 sept. 1907.	210 80
Walkerton " "	S. W. Vogan	12 oct. 1907.	334 63
" Construction d'un arsenal.....	R. Truax & Cie.....	15 août 1907.	8,775 00
" Appareil de chauffage à l'arsenal.....	"	4 fév. 1908.	800 00
Windsor, édifice public. Fourn. de charbon.....	J. M. Mullen	9 oct. 1907.	23 50
" " "	F. W. Scully	9 " 1907.	444 30
Wingham " "	John A. MacLean	2 " 1907.	248 38
Woodstock " "	The McIntosh Cie..... ..	28 sept. 1907.	318 38
" Allées des jeux de quilles de l'arsenal.	Ketchum & Cie.....	28 août 1907.	1,050 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Manitoba.			
Brandon, ferme expér. Fourniture du charbon...	Robert Purdon et Cie.....	5 oct. 1907.	198 00
" construction d'un arsenal.....	Paul T. C. Dumais et L. Lachance.....	22 août 1907.	52,754 00
" arsenal. Galerie de tir.....	" " ..	30 oct. 1907.	3,855 00
" bur. de poste. Fourniture du charbon.	Robert Purdon et Cie.....	5 " 1907.	785 56
" ferme expér. "	The Canadian Coal & Commission Co.....	8 " 1907.	179 29
" bur. de poste "	" " ..	8 " 1907.	.....
" bur. d'immig. "	" " ..	8 " 1907.	891 85
Neepawa, construction d'un bureau de poste.....	Fusee McFeetors Cie, ltée.	27 janv. 1908.	28,000 00
Portage la Prairie, édifice pub., fourn. du charb..	Windatt & Cie.....	5 nov. 1907.	526 24
St-Boniface, édifice pub. Appareil de chauffage..	Laplante & Fournier.....	11 oct. 1907.	1,450 00
" " Posage de fil électrique.	"	29 nov. 1907.	750 00
Selkirk, construction d'un édifice public.....	S. Brown & Wm. Garson..	14 oct. 1907.	24,000 00
Winnipeg, salle d'immigr. Fourniture du charb.	Harstone Bros.....	30 sept. 1907.	2,432 45
" hôpital "	"	30 " 1907.	.....
" bur. de p. (nouv.et anc.) "	"	30 " 1907.	2,207 41
" douanes "	"	30 " 1907.	453 82
" bur. et bâtisse d'imm. "	"	30 " 1907.	.....
" bur. des aff. des Sauv. et de T.C. F. c.	"	30 " 1907.	.....
" entrepôt de vérific. Fourn. du charb..	"	30 " 1907.	296 94
" station postale 'B'. Construct. d'une..	J. McDiarmid Cie, ltée....		46,500 00
" " Posage du fil élec.	The Shipman Electric Co..	14 mai 1907.	1,075 00
" bureau de poste. Ameublement.....	The Berlin Interior Hardwood Cie, ltée.....	9 août 1907. 27 " 1907.	12.675 00
" Fort Osborne. Chambre des gardes, bureaux et magasin	J. McDiarmid Cie, ltée....	12 sept. 1907.	25,475 00
" colis postaux. Ameublem. aux douanes	" ...	11 oct. 1907	4,845 00
" station postale 'B'. Appar. de chauff.	Cotter Bros.	15 " 1907.	1,977 21
" Fort Osborne. Quartiers des officiers et des hommes N.C.....	J. McDiarmid Cie, ltée....	13 nov. 1907.	39,975 00
" bur. de poste Monte-charge.....	Otis Fensom Elev. Cie, ltée.	7 " 1907.	2,425 00
Alberta.			
Calgary, bâtisse d'imm. Fourniture du charbon.	C. S. Lott.....	3 oct. 1907.	209 23
" bureau de poste "	"	3 " 1907.	1,199 30
" " Ascenseur.....	Turnbull Elevator Mfg. Co.	12 sept. 1907.	6,200 00
Edmonton, terres fédérales. Fournit. du charb..	J. J. Denman.	4 oct. 1907.	.....
" édifice d'immigr. "	"	4 " 1907.	399 22
Lethbridge, bur. de poste "	The Alberta Ry. & Irrigation Co.....	7 " 1907.	77 00
" édifice d'immig. "	" " ..	7 " 1907.	69 65
Medicine-Hat, construction d'un arsenal.....	A. P. Burns.....	15 nov. 1907.	16,600 00
" bur. de poste. App. de chauffage.	Regina Plumbing & Heating Co., Lt.....	17 mars 1908.	1,475 00
Red-Deer, palais de justice. Serpentins additionnels à l'appareil de chauffage.....	Standard Plumbing & Heating Co.....	25 nov. 1907.	800 00
Saskatchewan.			
Carnduff, édifice d'immig. Fournit. du charbon.	Fairbairn Bros	1er oct. 1907.	.....
Pépinière "	Hunter, Cantelon et Cie...	1er " 1907.	.....
Indian Head, Ferme expér. "	"	1er " 1907	604 50
Maple Creek, bur. de poste. Construction d'un..	Snyder Bros.....	5 janv. 1908.	20,600 00
Moose Jaw " Fournit. du charb..	J. A. Simington	8 oct. 1907.	4,425 00
Prince Albert, bur des Terres. Installation int..	Office Specialty Mfg. Co., ltée	18 juin 1907.	.....
Regina, bureau de poste. Fournit. du charbon..	The Smith & Ferguson Co.	1er oct. 1907.	153 50
" " Posage du fil élec.....	The Summers & Kelly Co..	26 août 1907.	1,700 00
" bur. des terres féd. Fournit. du charb...	The Smith & Ferguson Co.		
" bureau de poste "	Whitmore Bros.....	1er oct. 1907.	362 28

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS.			$ c.
Saskatchewan—Suite.			
Saskatoon, édifices publics. Pose des fils électriques, etc	O. L. Lemery	27 jan. 1908.	1,478 00
" construction d'un édifice public	J. McDiarmid Cie., ltée	21 juin 1907.	64,500 00
Yorkton, édifice d'immig. Fournit. de houille	D. E. Adams Coal Co.	13 sept. 1907.	.....
Columbie-Britannique.			
Cumberland. Construction d'un bureau de poste, etc., édifice	Edward Hunt	26 nov. 1907.	25,000 00
Fernie. Construction d'un édifice public	J. G. et M. McCallum	9 avril 1907.	43,750 00
Ladysmith. Construction d'un bureau de poste	Parfitt, Frères	3 fév. 1908.	28,353 00
Osoyoos. Construct. d'un hangar et d'une cour.	D. A. Carmichael	29 oct. 1907.	540 00
Quesnel. Construction d'un bur. de télégraphe.	J. Strand	26 août 1907.	2,000 00
Victoria. Construction d'un édifice d'immigrat.	Luney Frères	23 juin 1908.	63,140 00
William Head, station de quarantaine. Réservoir à désinfection	Victoria Machinery Depot Co., Lt	16 mars 1908.	14,000 00
HAVRES ET RIVIÈRES.			
Nouvelle-Ecosse.			
Arisaig, Dragage	Beazley, Frères	28 août 1907.	Sched.
†Baie du Saint-Laurent. Havre pr les bateaux	Hugh McDonald	11 sept. 1907.	24,550 00
Breton Cove. Prolongement du quai	W. J. Landry	28 oct. 1907.	5,788 00
Cap Ste-Marie. Prolongement du brise-lames	E. R. Reid	22 nov. 1907.	9,735 00
Lunenburg. Dragage	TheW.J.Poupore Co., ltée.	2 juillet 1907.	Liste d. prix
Mahone Bay. "	" "	2 " 1907.	"
New-Glasgow. Prolongement du quai, etc.	J. W. Dobson	12 mars 1908.	3,990 00
Petpewick. Dragage	Beazley, Frères	29 août 1907.	Liste d. prix
Port Dufferin. "	"	29 " 1907.	"
Port Royal. Construction d'un quai public	Thos. D. Morrison	23 mars 1908.	4,775 00
Portuguese Cove. Construction d'un brise-lames.	Reid et Archibald	9 déc. 1907.	8,940 00
Scotch Cove, White Point. "	"	19 mars 1908.	28,935 00
Selma. Quai avec piles et travées	H. MacAloney	22 nov. 1907.	6,955 00
Sheet Harbour. Dragage	Beazley, Frères	29 août 1907.	Liste d. prix
Tancook Island. Brise-lames	A. E. Girroir et K. Sweet.	15 nov. 1907.	20,670 00
Ile du Prince-Edouard.			
McPherson's Cove. Prolongement du quai	F. S. Macdonald	5 nov. 1907.	4,289 00
Havre Saint-Pierre. Prolongem. du brise-lames	R. N. Cox et F. A. Webster.	30 oct. 1907.	13,500 00
Nouveau-Brunswick.			
Dalhousie. Reconstruction et agrandissement du quai de la traverse	J. & A. Culligan	14 nov. 1907.	9,840 00
Dorchester. Prolongement d'un quai	W. & O. Downey	20 janv. 1908.	16,184 50
Riv. Grand-Saumon. Prolong. d'un brise-lames.	T. P. Charleson	27 nov. 1907.	6,990 00
Mills Point. Quai	A. F. Fawcett	6 févr. 1908.	19,825 00
Mispec. Prolongement du brise-lame de l'est	Wm. R. Fawcett	6 mai 1907.	6,800 00
North-Head, Grand-Manan. Quai combiné et brise-lames	E. R. Reid	11 juin 1907.	26,400 00
Petit-Rocher. Prolongement du brise-lames sur le rivage	Simon McGregor	4 sept. 1907.	24,150 00
Saint-Jean. Dragage	DominionDredgingCo., ltée	4 déc. 1907.	Liste d. prix
" Plan incliné de Rodney. Dragage	" "	11 janv. 1908.	"

† Contrat, transporté à D. G. Kirk. *Voir* arrêté en conseil, ref. 320,077.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*			$ c.
Québec.			
Agnès. Construction d'un quai	A. A. Lapointe et frère	23 oct. 1907.	4,600 00
Rivière Batiscan. Dragage	La Cie W.J. Poupore, lim.	2 juillet 1907.	Hangar.
Rivière Bécancourt. Dragage	Turcotte et Dufresne	2 " 1907.	"
Bic (Rimouski). Construction d'un quai	Tremblay, Boivin et Cie	14 août 1907.	29,900 00
Batture Blanche. Dragage	La Cie T. F. Moore	23 juillet 1907.	Hangar.
Bonaventure. Deux brise-glace	Alp. Noël et N. H. Roy	25 janv. 1908.	24,500 00
Rivière Chateauguay. Dragage	Cie Génér. de Construction	2 juillet 1907.	Hangar.
Chicoutimi. Prolongement du quai	Thadée Desbiens	27 janv. 1908.	55,455 00
Dorion. Dragage	L. Cohen et fils	9 juillet 1907.	Hangar.
Templeton-Est. Quai public	John Lowrey	25 " 1907.	6,994 00
Rivière Godefroy. Dragage	Antoine St-Pierre	20 " 1907.	Hangar.
Ile Hay. Dragage	Cie Génér. de Construction	2 " 1907.	"
Hudson. Dragage	Cie Dragage Dominion, lim.	2 " 1907	"
Laprairie (Rivière St-Jacques). Deux brise-glace.	J. O. & J. A. Lefebvre	24 déc. 1907.	7,023 00
L'Anse à la Barbe. Construction d'un quai	J. Burns et T. P. Charleson	14 janv. 1908.	11,300 00
Rivière L'Assomption. Dragage	P. Gilbert	8 juillet 1907.	Hangar.
" " St-Paul de Joliette. Brise-glace	A. E. Pontbriand	10 janv. 1908.	4,850 00
Rivière Maskinongé. Dragage	L. Cohen et fils	9 juillet 1907.	Hangar.
Montmagny. Quai	Elz. Boulanger fils	30 déc. 1907.	11,500 00
Rivière Nicolet. Dragage	La Cie de drag. du St-Laurent et des gr. lacs, lim.	20 juillet 1907.	Hanger.
Pointe-Piché. Construction d'un quai public	F. Brewder	2 fév. 1908.	8,700 00
Pointe-aux-Trembles. Completion d'un quai	O. Poliquin	2 fev. 1908.	22,490 00
Pointe Cavagnale. Dragage	L. Cohen et fils	9 juillet 1907.	Hangar.
Port St-Francis "	"	17 oct. 1907.	"
Rivière Raquette. "	"	9 juillet 1907.	"
Rivière Rimouski. "	Cie Génér. de Construction	2 " 1907	"
Rivière du Loup (en haut) Dragage	La Cie de drag. du St-Laurent et des gr. lacs, lim.	20 " 1907.	"
Rivière Jésus. Dragage	Cie Génér. de Construction	2 " 1907.	"
Rivière Ouelle. "	" "	2 " 1907.	"
Saint-Alphonse de Chicoutimi. Prolonge. du quai	J. Heney et H. Smith.	17 nov. 1907.	38,350 00
Saint-André (Rivière Nord). Dragage	Cie Dragage Dominion, lim.	2 juillet 1907.	Hangar.
Saint-Charles de Limoilou. Débarcadère et mur de protection	F. F. McLaughlin	10 sept. 1907.	2,600 00
Rivière St-François. Dragage	La Cie W. J. Poupore, lim.	2 juillet 1907.	Hangar.
Saint-François, I. O. Approche au caisson	Nap. Trudel	11 feb. 1908.	16,038 00
Saint-Ignace de Loyola. Quai	Eugène Patenaude	18 nov. 1907.	10,800 00
Rivière St-Maurice. Dragage	Antoine St-Pierre	20 juillet 1907.	Hangar.
Saint-Omer, comté de Bonaventure. Quai public.	P. Nadeau et fils et N. Arseneau	28 janv. 1908.	12,400 00
Saint-Pierre-les-Becquets. Dragage	La Cie de drag. du St-Laurent et des gr. lacs, lim.	20 juillet 1907.	Hangar.
Saint-Placide. Dragage	L. Cohen et fils	9 " 1907.	"
Saint-Siméon. Pile à la tête du quai	Nap. Trudel.	18 déc. 1907.	16,900 00
Rivière Saguenay. Dragage	Cie Génér. de Construction	2 juillet 1907.	Hangar.
Sorel. Ponton additionel au quai à haut niveau	J. E. Beauchemin	7 août 1907.	125,000 00
Sorel. Dragage	L. Cohen et fils.	9 juillet 1907.	Hangar.
Vaudreuil. Dragage	Compagnie de drainage du Dominion, lim	2 " 1907.	"
Rivière Yamaska. Dragage	La Cie W. J. Poupore, lim.	2 " 1907.	"
Ontario.			
Rivière Blind. Dragage	C. S. Boone.	2 juillet 1907.	"
Havre Bronte. Dragage	W. E. Phin	5 " 1907.	"
Chatham. Hôpit. St-Joseph. Mur de soutènement	John Flook	4 déc. 1907.	3,562 50
Chatham. Creek McGregor's. " "	"	4 " 1907.	2,065 50
Chatham. Parc Tecumseh. " "	"	4 " 1907.	2,052 34
Cobourg. Dragage	W. E. Phin	5 juillet 1907.	Hangar.
Colborne. Quai et chaussée d'accès en pierre	G. Kastner et D. Porter	8 nov. 1907.	12,990 00
Havre Collingwood. Dragage	C. S. Boone	4 déc. 1907.	Hangar.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
PORTS ET RIVIÈRES—*Fin.*			$ c.
Ontario—Suite.			
Chenal Sombre. Dragage	The St. Lawrence & Great Lakes Dredging Co., ltée.	19 août 1907.	Liste d. prix
Goderich. Dragage	W. L. Horton	3 juill. 1907.	"
Goderich. Achèvement du brise-lames	Wm. Bermingham	23 janv. 1908.	94,700 00
Hamilton. Chenal de Burlington. Tête de quai	Joseph Battle	20 juin. 1907.	9,490 00
Hamilton. Dragage	W. E. Phin	5 juill. 1907.	Liste d. prix
Kincardine. Dragage	W. L. Horton	3 " 1907.	"
Tête-de-Lion. Prolongement du quai	G. Kastner & D. Porter	6 déc. 1907.	6,990 00
Meaford. Dragage	R. Weddell & Cie	6 juill. 1907.	Sched.
Port-Meaford. Construction des ouvrages	Joseph Battle	21 janv. 1908.	34,742 87
Midland. Dragage	The Canadian Dredge & Construction Co., ltée	9 juill. 1907.	Liste d. prix
Midland (Tiffin). Dragage	The Owen Sound Dredge & Construction Co., ltée	16 " 1907.	"
Owen Sound. "	A. F. Bowman	29 juin 1907.	"
Penetanguishene. "	"	29 " 1907.	"
Point-Edouard. "	Manley & Co.	25 " 1907.	"
Port-Burwell. "	Canada Construction & Dredging Co., ltée	24 août 1907.	"
Port-Colborne. Fourn. de la pierre et des blocs	M. J. Hogan	16 sept. 1907.	46,500 00
Port-Elgin. Dragage	W. L. Horton	3 juill. 1907.	Liste d. prix
Port-Hope. "	W. E. Phin	19 nov. 1907.	"
Port-Stanley. "	Canada Construction & Dredging Co., ltée	24 août 1907.	"
Port-Stanley. "	" "	10 fév. 1908.	"
Rivière Rainy "	J. J. Lyons & Jas. Whyte.	23 sept. 1907.	"
Rondeau. "	Canada Construction & Dredging Co., ltée	24 août 1907.	"
Rossport. Construction d'un quai en caisson	Charles H. Sherwood	2 fév. 1908.	7,288 00
Sand-Point. Construction d'un quai	J. J. Fallon	19 déc. 1907.	6,254 00
Sault Ste-Marie. Dragage	A. F. Bowman	5 avril 1907.	Liste d. prix
Southampton. Allonge au quai	G. Kastner & D. Porter	6 déc. 1907.	41,000 00
Summerstown. Dragage	L. Cohen & Son	17 oct. 1907.	Liste d. prix
Rivière Thames. "	Manley & Co.	25 juin 1907.	"
Thornbury. "	R. Weddell & Co.	6 juill. 1907.	"
Toronto. "	The Windsor Dredging Cie, ltée	9 " 1907.	"
Port-Trenton. "	The St. Lawrence & Great Lakes Dredging Co., ltée.	19 août 1907.	"
Port-Victoria. "	The Owen Sound Dredge & Construction Co., ltée	7 juin 1907.	"
Ile du Blanc-Nuage. Quai et chaussée d'accès en pierre.	Johnston, Hunter & Crawford	28 déc. 1907.	4,000 00
Wiarton. Dragage	A. F. Bowman	29 juin 1907.	Liste d. prix
Wingfield. Bassin. Dragage	C. S. Boone	12 juill. 1907.	"
Waubaushene. "	A. F. Bowman	29 juin 1907.	"
Manitoba.			
Rapides Saint-André. Barrages. Fourn. de 20,000 barils de ciment	The Owen Sound Portland Cement Co., ltée	29 juin 1907.	Par brl. 3 19
Shellmouth. Superstructure d'un pont en acier	The Algoma Steel Bridge Co., ltée	23 oct. 1907.	20,400 00
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE.			
Construction d'un remorqueur à vapeur pour la Rivière du Lièvre	The W. H. Kelly Lumber Co.	17 avril 1907.	6,300 00
Construction de deux (2) chalands pour la Col.-A.	Wm. Turpel & Son	10 août 1907.	35,550 00
Construction de la coque du remorqu. *Sir Hector.*	R. J. Morrill	4 nov. 1907.	7,000 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, etc.—*(Suite.)*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGES—*Suite.*			
Fourniture de pièces en fonte d'acier pour le barrage aux Rapides Saint-André, Man.....	The Montreal Steel Works, ltée.	17 janv. 1908.	Liste des prix.
Fourniture de 350 cordes de bois, pour la drague *Lac St-Jean*.....	Louis Desbiens..	7 fév. 1908.	1,400 00
Additions et changements à la drague *Sir Wilfrid Laurier*.	Polson Iron Works, ltée...	18 " 1908.	50,000 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1907.						$ c.
3 avril.	Corporation de Kincardine	Sa Majesté	Partie sud des 100 pds, sud du lot n° 1, Kincardine, Ont.	Fins du gouv.		2 00
28 "	T. Cournoyer	"	Partie du lot 57, Sorel, P.Q.	Brise-glaces	3,600 pds carrés.	15 00
2 mai.	Mary Chisholm, *et al.*	"	Terrain Bailey-Brook, N.-E.	Ouvrage de protec.	3,124 pds sup.	40 00
2 "	James McDonald	"	Terrain Bailey-Brook, N.-E	Ouvrage de protec.	28,080 "	20 00
13 "	J. H. Kern	"	Lot 59, Main St., Winnipeg, Man	Site d'un édi. public.		3,500 00
15 "	Gouverneur de l'Université de Toronto	"	Terrain et bâtisses, n° 25 pds d'avant en arrière du 22 et tous les lots 23, 24, Cité de Toronto.	Service du bureau météorologique		1 00
20 "	Mme Finlayson	"	Portion du lot 59, Prince-Albert, Sask	Pénitencier.		
22 "	Nap. Harbec	"	Partie du lot n° 133, Sainte-Blaise, Qué	Edifice public.	50,000 pds carrés.	400 00
25 "	Elz. Savard	"	Terrain, rive nord de la rivière Saint-Charles, Qué	Hôpit. du Trachoma.	115 x 130 pds	5,000 00
25 "	Alf. Dickie, *et ux.*	"	Terrain—Three Fathom Harbour, N.-E.	Chenal de bateaux	1 $\frac{53}{100}$ acres	30 60
25 "	Ville de Nicolet	"	Lot du cadastre n° 365, Nicolet, P.Q.	Edifice public.	6,175 pds.	Transp. grat.
30 "	W. E. Gladstone	"	Lot n° 58, Prince-Albert, Sask	Pénitencier.		7,932 50
10 juin.	Gazette Printing Co.	"	Terrain—coin des rues Craig, Saint-François-Xavier et de la ruelle des Fortifications, Montréal, P.Q.	Bureau de poste		200,000 00
12 "	H. Patterson, *et ux.*	"	Terrain de Three Fathom Harbour, N.E.	Quai	0 $\frac{222}{1000}$ acre.	5 00
12 "	Thomas Gaetz, *et ux*	"	Terrain de Three Fathom Harbour, N.-E.	"	$\frac{350}{1000}$ acre.	13 00
12 "	Geo. E. Graham, *et ux.*	"	Terrain de Three Fathom Harbour, N.-E.	"	$\frac{10}{100}$ acre	6 00
12 "	Geo. Lapierre	"	Terrain de Three Fathom Harbour, N.-E.	"	$\frac{204}{1000}$ acre.	50 00
15 "	Dominion Fish Co., Ltd	"	Lots 10, 11, West Selkirk, Man	"		Transp. grat.
17 "	R. S. Cook	"	Lot Rivière n° 57, Prince-Albert, Sask	Pénitencier.		7,505 00
18 "	Acadia Coal Co., Ltd.	"	Terrain de Westville, N.-E.	Edifice public.		2,000 00
2 juillet.	O. Baird, *et ux*	"	Lot N° 19, Parkhill, Ont.	Arsenal		145 00
4 "	Tèlesphore Thouin	"	Terrain de Repentigny, P.Q.	Quai	41,000 pds carrés.	100 00
6 "	Alfred N. Leslie, *et ux.*	"	Terrain de Spry-Bay, N.-E.	"	25 x 58 pds.	100 00
9 "	A. Mallette	"	Terrain et quai à Rigaud, P.Q	"	116 x 125 pds.	3,000 00
17 "	Elizabeth Frs. Dobell	"	Lot lettre 'O' rue Sussex, Ottawa, Ont.	Fins de gouv.		10,000 00
6 août.	M. Culligan, *et ux.*	"	Terrain de Durham, N.-B	Quai	$\frac{44}{100}$ acre	50 00
7 "	Louis Réhel	"	Terrain—Anse-à-l'Ilot, Gaspé, Qué.	Droit de passage	1,034 p. l. 24 p. p.	Donation.
10 "	Geo. T. Bonner	"	Taxes seigneuriales, sur le terrain St-Siméon, P.Q.	Quai (Libération du)		8 27
"	Francis Foster	"	Terrain de Saint-Siméon, Qué.	Approche au quai	5,220 pds.	120 00
15 "	Henri Savard	"	Terrain de Saint-Siméon, Qué.	Approche au quai	7,175 pds.	50 00
17 "	D. Reid	"	Terrain de Port-Hilford, N.E	Brise-lames	1,126 pds sup.	25 00

No. 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du 1er avril 1907 au 31 mars 1908—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1907.						
26 août...	J. L. Gosselin	Sa Majesté	Terrain à Plessisville, P.Q.	Edifice qublic.....	50 par 100 pds...	2,800 00
27 " ...	Ontario Bank.....	"	Lot riverain en face du demi-lot ouest 3, etc., Fort William, Ont	Travaux d'amélior., riv. Kaministiquia.	.....	Expropriation.
27 " ...	Succes. de J. M. Walsh	"	Lot riverain en face du demi-lot N.-O. 6, Conc. F., Fort William, Ont	Trav. d'amélioraton, riv. Kaministiquia.	.....	" .
27 " ...	Enoch Brown.....	"	Lot riverain en face du demi-lot E. 3, Fort William, Ont.	Trav. d'amélioration, riv. Kaministiquia.	.....	" .
27 " ...	Succes. de J. M. Walsh	"	Partie du lot 8, Conc. D., Fort William, Ont	Trav. d'amélioration, riv. Kaministiquia.	.....	" .
27 " ...	Ontario Bank.	"	Partie du demi-lot E. 6, Conc. F., Fort William, Ont ..	Trav. d'amélioration, riv. Kaministiquia.	.....	" .
27 " ...	Succes. de J. M. Walsh	"	Partie du demi-lot 6, Conc. F., Fort William, Ont.....	Trav. d'amélioration, riv. Kaministiquia.	.....	" .
28 " ...	Amanda Doucet, *et al.*.	"	Terrain à Sainte-Angèle de Laval, Que.....	Quai.....	13,833 pds	4,000 00
30 " ...	John Cuzner, *et ux*....	"	Lot lettre 'Q' rue Sussex, Ottawa, Ont.....	Pour des fins du gouv.	.....	17,000 00
31 " ...	Sa Majesté.....	Ottawa Wine Vault.	Lisière de terrain, côté nord de la rue George, Ottawa, Ont	Pour des fins particu.	5 x 166 pds....	660 05
3 sept....	J. et D. Sewell, *et al*..	Sa Majesté.....	Lot n° 12, Markham, Ont.....	Edifice public.....	.....	1,000 00
6 " ...	F. X. Lemieux, *et ux*..	"	Lot n° 11, côté ouest, rue Sussex Ottawa, Ont.	Pour des fins du gouv.	.....	5,600 00
9 " ...	P. P. Poirier, *et ux*....	"	Terrain à Poirierville, N.-E	Quai.....	14,200 pds carrés	290 00
20 " ...	Gouvernement provincial au gouvernement fédéral	.....	Lot riverain—partie de section—N° 18, Echo Bay, Ont..	"	23 acres.....	Transport.
27 " ...	D. et W. McDonald, *et uxores*	Sa Majesté.....	Terrain à Vernon, Rivière Bridge, I.-P.-E.....	"	.....	200 00
3 oct. ...	Andrew Kelly	"	Terrain et bâtisses, Barkerville, C.A	Pour des fins du gouv.	.....	200 00
4 " ...	Flora Jane Veale.....	" .. .	Partie du lot 15, Conc. 6, Beaverton, Ont.....	Amélior. du havre...	$\frac{32}{100}$ acres..	1 00
25 " ...	Sa Majesté.....	Paul Tourigny.....	Lisière de terrain, Victoriaville, Qué.....	Pour des fins particu.	.....	57 00
28 " ...	G. H. Reid.	Sa Majesté.....	Lots n°s 1 et 2, Little Harbour, N.-E.....	Quai.....	41,470 pds	150 00
29 " ...	Municipalité de Knowlton.	"	Terrain à Knowlton, Qué.....	Edifice public.....	6,270 pds carrés.	300 00
9 nov....	P. D. Keith	"	Lots 4 et 5 à Glencoe, Ont.....	"	.....	1,250 00
12 " ...	D. B. MacLennan	"	Terrain—Stanley Island, Ont.....	Quai.	8,118 pds carrés.	500 00
21 " ...	G. Lamirande	"	Partie du lot 485, Louiseville, Qué.....	"	13,194 pds carrés.	375 00
4 déc. ...	O. Wright, *et al*.....	"	Lots n°s 15 et 16, Renfrew, Ont.	Eifice public.....	.....	5,000 00
11 " ...	S. Burke..	"	Terrain—Scotch Cove (White Point) N.-E	Quai.....	28,900 pds carrés.	250 00
14 " ...	Abraham Girroir, *et ux*	"	Terrain et quai, Port-Royal, N.-E.....	"	5,000 pds carrés.	275 00
20 " ...	R. J. et J. T. Mutrie.	"	Lots 51, 52 et bâtisses, pâté 52, Vernon, C.A.....	Edifice public.....	.....	5,000 00

26	"	Catharine D. Barclay	"	Lots 15, 16, Whitby, Ont	"		5,000 00
30	"	La Cie de Navigation, Richelieu et Ontario.	"	Terrain et quai, Saint-Sulpice, Qué	Quai	Quai 5,030 pds. Terrain 4,575 pds	2,300 00
1908.							
7	janv.	Sœurs Grises	"	Terrain lot n° 3, Montréal, Qué	Douane	67,800 pds	402,000 00
17	"	Dr D. R. Davies	"	Lots 1, 2, 3, pâté 43, Estevan, Sask.	Edifices publics		2,000 00
22	"	Corporation de Welland	"	Parti de lots J.D., côté est canal Welland, Ont	"		6,000 00
22	"	H. Weller	"	Parti de lots W.M., Welland, Ont	"		300 00
23	"	Sa Majesté	Corporation Episcopale C.R. du diocèse de Kingston, Ont.	Lots 32, 33, côté ouest de la rue Rear Belleville, Ont	Salle d'exercice	1 $\frac{64}{100}$ acre	4,150 00
25	"	John Alexander	Sa Majesté	Lot n° 352, Anse à la Barbe, Qué	Quai	4,245 pds c.	25 00
25	"	Auguste Morin	"	Lots 356-7-8, Anse à la Barbe, Qué	"		175 00
27	"	Duncan Gillis	"	Terrain à Judique, N.-E.	Droit de passage	5,360 pds sup	1 00
27	"	Arthur Brown, *et ux.*	"	Lot n° 8, Leamington, Ont	Fins du gouv.		500 00
27	"	Enoch Windsor	"	Lots 5-6-7, Leamington, Ont.	"		2,000 00
29	"	James McAllister	"	Terrain à Chute à Blondeau, Ont.	Quai	12,162 pds c.	800 00
11	fév.	Nap. Allard	"	Lot n° 11a du cadastre, 1er rang, Saint-Omer, Qué	Droit de passage	31,000 pds c.	100 00
14	"	Levi Beck	"	Lots 21, 22, pâte 3, Yorkton, Sask	Edifice public		4,000 00
24	"	Albert Hager, *et ux.*	"	Propriété, du barrage, lots 10, 11, riv. de la Nation-Sud, Ont	Améliorations		15,000 00
9	mars	J. A. Lavoie	"	Lot 120, Saint-Germain de Rimouski, Qué	Pour quai	3,156 pds c.	100 00
11	"	F. W. Iredale	"	Lot 16, etc., Dauphin, Man	Edifice public		6,000 00
14	"	Gouv. provincial	Gouv. fédéral	Vieux quai de la traverse à Dalhousie, N.-B.	Site pour nouv. quai.		Transp. gratis.
16	"	Sa Majesté	Arthur Doig	Vielle bâtisse des immigrants à Birtle, Man.	Entreprise privée		165 00
17	"	The Polson Iron Works Ltd	Sa Majesté	Vente du remorqueur à hélice Hercule	Fins du gouv.		62,500 00
20	"	Sa Majesté	Anten Iverson	Vielle bâtisse des immigrants à Minnedosa, Man	Entreprise privée		125 00
23	"	Gouv. provincial	Gouv. fédéral	Terrain à Pointe Piché, Qué	Quai	½ acre	0 15
26	"	Angus McLean	Sa Majesté	Lot n° 489, rive Bonaventure, Qué	"		1 00
26	"	Corporation de Cookshire	"	Lots nos 11, 17, rang 8, Cookshire, Qué	Edifice public		Octroi gratis.
30	"	Martha Macpherson, *et vir*	"	Terrain à l'anse McPherson, N.-E.	Quai	315,000 pds c.	30 00

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 10 octobre 1908.

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

ÉTAT des propriétés affermées au et par le ministère des Travaux publics, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1907.						$
11 avril.	Cie du chem. de f. C. P.	Sa Majesté	Terrain à Calgary, Alta.	Pour l'immigration.		
15 "	The North Battlefield Curling Rink Co.	"	Edifice à Battleford-Nord, Sask.	" "	1 année	10 00 p. a.
1er mai.	Sa Majesté	A. Bureau et Frères.	Propriété n° 550, rue Sussex, Ottawa, O.	Imprimerie	Locat. au mois	15 00 p. m.
1er "	"	Cie d'Imprimerie *Le Temps*	Propriété n 552, rue Sussex, Ottawa, O.	"	1 année	25 00 p. m.
6 "	Rodier, succession	Sa Majesté	Maison, rue Saint-Antoine, Montréal, P.Q	Pour l'immigration	"	150 00 p. m.
6 "	La Cie du ch. de f. C.P.	"	Espace "C" station Windsor, Montréal	Dépôt des malles	"	2,000 00 p. a.
7 "	C. Turcotte	"	Propriété n° 838, rue Saint-Valier, Québec	Bur au de poste	4 années	213 00 p. a.
8 "	E. L. Poulin	"	Edifice à Vegreville, Alta.	Pour l'immigration	Locat. au mois	400 00 p. a.
9 "	Margaret M. Keane	"	Edifice à Battleford, Sask	" "	1 année	40 00 p. m.
17 "	Wm. Grayson	"	Location de ch., maison de Grayson, Moose-Jaw, Sask.	Pour le gouvernem	Locat. au mois	240 00 p. a.
18 "	Village de MacLeod	"	Partie de la maison d'école, MacLeod, Alta.	" "	"	40 00 p. m.
1er juin.	Sa Majesté	B. Davis	Propriété n°s 414 and 416, rue Sussex, Ottawa	Entreprise privée	"	25 00 p. m.
15 "	Gildersleeve, success.	Sa Majesté	Edifice au Square Market, Kingston, O.	Pour les dépts du R. de l'Int. etc	21 années	20 00 p. m.
21 "	Geo. MacAulay	"	Location d'une maison à Dawson	Pour le commissaire Henderson	1 année	1,762 00 p. a.
20 juillet.	Shawinigan Water and Power Co.	"	Lisière de terrain à la rivière Saint-Maurice, P.Q.	Estacades du gouv	"	200 00 p. a.
20 "	Credit Foncier Franco-Canadien	"	Chambres dans l'édifice C. F. F. C., Edmonton, Alta.	Pour le gouv	"	10 00 p. a.
1er août.	La Banque Molsons	"	Rez-de-chaussée, édifice Molsons, Ottawa, O.	Ministère du Trav	26 mois	852 00 p. a.
8 "	A. Leask	"	Edifice, 12 x 30 pieds, à Battleford, Sask. N.	Pour l'immigration	1 année	15 00 p. m.
9 "	Sa Majesté	General Construction Co.	Location de deux chalands	Dragage à Chicoutimi, P.Q	3 mois	240 00 p. a.
24 "	J. J. Banfield	Sa Majesté	Bureaux à Vancouver, C.-B.	Minist. de la Marine.	A volonté	800 00 p. m.
31 "	Masonic Temple	"	Chambre, Régina, Sask.	Minist. des Trav. P.	"	20 00 p. m.
1er oct.	Cie du chem. de f. C. P.	"	Chambres, station et hôtel, Winnipeg, Man.	Station postale "A"	2 années	25 00 p. m.
12 "	Wm. McCullough	"	Propriété No. 439, rue Wellington, Montréal, P.Q.	Dépôt des facteurs	3 années	2,050 00 p. a.
16 "	Sa Majesté	Corporation de Parry Sound	Quai du gouv. à Parry-Sound, Ont.	Enterprise publique.	21 années	300 00 p. a.
25 "	"	St. Maurice Lumber Co.	Terrain à l'île Saint-Christophe, P.Q.	Commerce de bois	"	1 00 p. a.
26 "	"	Commiss. du Havre de Trois-Rivières, P.Q.	Quai du gouv., "Quai Bureau," Trois-Rivières, P.Q.	Pour le public	"	25 00 p. a.
						1 00 p. a.

1er	nov.	La Cie du ch. de f. C. P.	Sa Majesté	Chambre, Station Windsor, Montréal, P.Q.	Pour les malles	1 an	213 00 p. a.
20	"	J. C. Brennan	"	Chambres "Trafalgar Building," Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intér.	2 ans	2,200 00 p. a.
25	"	Municipalité Sainte-Anne de Bellevue	"	Chambres dans l'édifice municip., Ste-Anne-de-Bellevue	Pour le bur. de poste	1 an	100 00 p a.
9	déc.	C. McCall	"	Propriétés nos 4,200, etc., rue Ste-Catherine, Montréal	Pour les facteurs	3 ans	1,200 00 p. a.
	"	E. Beausoleil	"	Edifice, Saint-Gabriel de Brandon, P.Q.	Pour le bur. de poste	5 ans	200 00 p. a.
1908.							
1er	jan.	Jas. E. McCormick	z	Edifice au rez-de-chaussée, Grand-Falls, N.B	Pour le bur. de poste	1 an	120 00 p. a.
14	"	J. A. Corry	"	Loyer des 4e, 5e et 6e étages, édifice Corry, Ottawa	Bureaux du Gouv.	4 ans et 9 mois	10,200 00 p. a.
20	"	G. F. Brennan *et al.*	"	Loyer de l'Hôtel Martello, Saint-Jean, N.-B.	Pour l'hôpital	5 ans	1,672 50 p. a.
30	"	La Dominion Coal Co., Ltée	"	Terr. sur la plage de Glace-Bay, N.-E. (23,760 pds carr.)	Pr ouvr. d. protection	20 ans	1 00 p. a.
1er	fév.	La Cie du ch. de f. G.T.	"	Partie de la Station Union, Toronto, Ont.	Pr des fins d'immigr.	1 an	1,000 00 p. a
1er	"	Sa Majesté	Edouard Pagé	Propriété nc 540, rue Sussex, Ottawa, Ont.	Entreprise privée	Location au mois	25 00 p. m.
1er	"	"	Auguste D'Amour	Propriétés nos 546 et 548 rue Sussex, Ottawa, Ont.	"	"	30 00 p. m.
14	"	La Banque Ontario	Sa Majesté	Chamb. princ. de la vieille Banque Ont., Toronto, Ont.	Douane, serv. postal.	"	150 00 p. m.
18	"	A. E. Sinclair et J. Glover	"	Propriété, avenue Portage 157 Est, Winnipeg, Man.	Douane	1 an	1,200 00 p. a.
6	mars.	Sa Majesté	John Holzman	Propriétés nos 83, 87, avenue Mackenzie, Ottawa	Entreprise privée	Location au mois	35 00 p. m.
15	"	Ecole du District de Virden	Sa Majesté	Loyer d'un édifice à Virden, Man.	Pr des fins d'immigr.	1 an	250 00 p. a.
20	"	Sa Majesté	John Reid	Lot 1, Block 13, New-Westminster, B.-C.	Entreprise privée	10 ans	100 00 p. a.
24	"	John Burn	Sa Majesté	Loyer d'un édifice à Sedgewick, Alta	Pr des fins d'immigr.	7 mois	210 00 whole period
27	"	Geo. W. Abbott	"	Edifice à Vegreville, Alta	"	Location au mois	40 00 p. m.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 10 octobre 1908.

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CONSERVATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1908

M. D. Ewart, I.S.O.,
Architecte en chef.

Monsieur,—J'ai l'honneur de faire rapport que l'ouvrage d'art ci-après mentionné a été acheté pour la galerie nationale des arts, durant l'exercice terminé le 31 mars 1908:

"Le Portrait" du Très Honorable sir John A. Macdonald, ouvrage de peinture par F. A. Verner, R.C.A., pour le montant de mille dollars ($1,000). Ce portrait est placé dans le salon de réception du président de la Chambre des communes.

Durant l'année, 11,890 visiteurs se sont enregistrés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WALTER R. BILLINGS,
Conservateur de la Galerie Nationale des Arts.

Ottawa, 13 octobre 1908.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

DATES DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 A 1908.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS.

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1908.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.					
CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, l'hon. H. H.	Président	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Daly, l'hon. D.	Membres				
Harrison, S. B					
Sullivan, R. B.					
Davidson, J.					
Begly, Thomas A.	Secrétaire	17 août	1841		
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 "	1841		
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc.	1841		
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, l'hon. H. H.	Président	4 oct.	1844	8 juin	1846
Daly, l'hon. D	Membres				
Draper, l'hon. W.H.					
Morris, l'hon. W.					
Papineau, l'hon. D.B					
Sous l'empire de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.					
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	22 juin	1846	10 mars	1848
Taché, l'hon. E. P	"	11 mars	1848	26 nov.	1849
Chabot, l'hon. J.	"	13 déc.	1849	31 mars	1850
Merritt, l'hon. W. H	"	8 avril	1850	11 fév.	1851
Bourret, l'hon. J	"	12 fév.	1851	27 oct.	1851
Young, l'hon. John	"	28 oct.	1851	22 sept.	1852
Chabot, l'hon. J	"	23 sept.	1852	26 janv.	1855
Lemieux, l'hon. F	"	27 janv.	1855	25 nov.	1857
Alleyn, l'hon. C	"	26 nov.	1857	1er août	1858
Holton, l'hon. L. H.	"	2 août	1858	6 août	1858
Sicotte, l'hon. L. V	"	7 "	1858	10 janv.	1859
Rose, l'hon. John A	"	11 janv.	1859	12 juin	1861
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	13 juin	1861	23 mai	1862
Tessier, l'hon. U. J	"	24 mai	1862	27 "	1863
Drummond, l'hon. L. T	"	28 "	1863	23 juill.	1863
Laframboise, l'hon. M	"	24 juill.	1863	29 mars	1864
Chapais, J. C	"	30 mars	1864	30 juin	1867
Casgrain, l'hon. Chas. Eus	Second commissaire	9 juill.	1846	29 fév.	1848
Cameron, l'hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars	1848	1er fév.	1850
Wettenhall, James	"	2 fév.	1850	16 avril	1850
Bourret, l'hon. Jos	"	17 avril	1850	11 fév.	1851
Killaly, l'hon. H. H.	"	12 fév.	1851	6 mai	1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai	1859	7 mars	1864
Trudeau, Toussaint	"	8 mars	1864	29 mai	1868
Begley, Thos. A.	Secrétaire	10 fév.	1841	31 oct.	1858
Trudeau, Toussaint.	"	13 déc.	1859	7 mars	1864
Braun, Frédéric	"	8 mars	1864	1er juill.	1867
Page, Jean	Ingénieur en chef	31 oct.	1873	1er oct.	1879

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1908.—*(Suite.)*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'acte 31 Vic., chap. 12.					
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juillet	1867	7 déc.	1869
Langevin, C. B., l'hon. Hector L	"	8 déc.	1869	6 nov.	1873
Mackenzie, l'hon. Alexander	"	7 nov.	1873	16 oct.	1878
Tupper, C.B., K.C.M.G., sir Charles	"	17 oct.	1878	19 mai	1879
Langevin, C.B., K.C.M.G., sir Hector L	"	20 mai	1879	11 août	1891
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août	1891	10 janv.	1892
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric	Ministre	11 janv.	1892	30 avril	1896
Desjardins, l'hon. Alphonse	"	1er mai	1896	12 juillet	1896
Tarte, l'hon. J. Israël	"	13 juillet	1896	21 oct.	1902
Sutherland, l'hon. James	"	11 nov.	1902	3 mai	1905
Hyman, l'hon. Charles S	"	22 mai	1905	29 août	1907
Pugsley, l'hon. Wm	"	30 août	1907		
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	29 mai	1868	1er oct.	1879
Baillairge, G. F	"	4 oct.	1879	31 déc.	1890
Gobeil, A., I. S. O	"	1er janv.	1891	2 juin	1908
Hunter, James B	"	1er juillet	1908		
Braun, Frederick	Secrétaire	1er "	1867	30 sept	1879
Chapleau, S	"	1er oct.	1879	4 nov.	1880
Ennis, F. H	"	5 nov.	1880	13 janv.	1885
Gobeil, A	"	23 janv.	1885	31 dec.	1890
Roy, E. F. E	"	1er "	1891	31 "	1900
Gélinas, Fred	"	8 juin	1901	2 juillet	1908
Tessier, Napoléon	"	11 août	1908		
McPherson, D. A	Secrétaire adjoint	18 janv.	1891	11 avril	1893
Desrochers, Rodolphe, Charles	"	8 "	1896		
Page, John	Ingénieur en chef	1er juillet	1868	1er oct.	1879
Perley, H. F	"	25 nov.	1880	10 juillet	1891
Coste, Louis	"	26 juillet	1892	18 mars	1899
Lafleur, E. D	"	7 janv.	1905		
Scott, Thos. S	Architecte en chef	26 mai	1871	30 oct.	1881
Fuller, Thomas	"	31 oct.	1881	30 junv.	1897
Ewart, David, I.S.O	"	2 nov.	1897		

NOMS DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRES ET ESTACADES LE 31 MARS 1908

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

ÉTAT donnant les noms, date de nomination, appointements, etc., des préposés aux glissoires et estacades, le 31 mars 1908.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointments.	Observations.
Percepteurs du revenu des travaux publics.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur, 1er com.	Ottawa	1er juillet 1889	1,950 00 par année.	Date de la 1re nomination du bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au ministère du Revenu de l'Intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1883. Transféré à la liste civile le 5 juin 1892 avec rang de commis de 1re classe. Nommé 1er commis le 1er juillet 1906.
James Steen	17 juin 1830.	Batelier	"	12 juillet 1889	65 00 par mois.	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 20 juin 1861. Compteur de bois à Ottawa pour le ministère du Revenu de l'Intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
J. Brassard		"	"	1er mars 1901	65 00 "	Employé durant la navigation, 8 mois par année.
District du Saguenay.						
G. Bilodeau	29 janv. 1841.	Maître d'estacades	Chicoutimi	1er mai 1906	60 00 "	
Arm. Ouellet	15 juin 1879.	Gardien "	"	1er mai 1906	40 00 "	
William Dallaire	8 oct. 1857.	" "	"	1er avril 1907	50 00 "	
Willie Dallaire	23 déc. 1882.	" "	"	1er mai 1906	40 00 "	
District. du St-Maurice.						
L. P. Dallaire	11 juin 1866.	Payeur	Trois-Rivières	1er mai 1898	75 00 "	
Jos. Pagé	7 juillet 1845.	Maître d'estacades	Emb. du St-Maurice	10 déc. 1879	75 00 "	
Jos. Dick	15 avril 1848.	Assistant "	Trois-Rivières	21 avril 1898	75 00 "	
H. Bourassa	15 " 1859.	Gardien "	Sainte-Flore	2 déc. 1906	52 00 "	
Moïse Masson	29 déc. 1845.	Maître "	Grandes-Piles	12 avril 1898	75 00 "	
N Lymburner	22 juillet 1855.	" "	Chutes Shawenigan	1er juillet 1895	75 00 "	
Napoléon Lapointe	15 mai 1872.	" "	Baie Shawenigan	12 nov. 1906	75 00 "	
Pierre Duchaine	8 oct. 1856.	" "	Grand-Mère	7 mai 1907	75 00 "	

District d'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 fév. 1846	Surentendant	Ottawa	6 juillet 1873	2,500 00 p. année	*Ouvrage de la rivière Ottawa.*—En outre des employés précités, etc., on emploie aux div. stations, dur. la descente du bois, un contrem. sur la gliss. à $1.50 et un assist. contrem. $1.25 par j. ; aussi de 25 à 30 h., de $1 à $1.40 par jour de travail.
J. Kent	28 jan. 1864	Comptable*	"	1er août 1886	1,400 00 "	
J. C. Scott	27 juin 1865	Mesureur	"	1er avril 1880	5 00 par jour.	
S. E. Smith	25 mai 1869	Commis	"	7 nov. 1904	2 50 "	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	"	1er jan. 1892	1 50 "	
Pierre Saint Pierre	13 mars 1853	Sous-gard. de gliss.	Carillon	1er juin 1897	1 40 "	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
D. Noonan	17 juin 1840	Maître d'estacades—	Gatineau	21 mars 1878	500 00 p. année	" "
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	—— —— 1858	3 00 par jour.	" "
P. D. Chéné	6 mai 1843	"	Hull	14 juin 1899	1 75 "	Employé environ 6 mois.
W. A. Shirreff	27 oct. 1842	"	Chats	26 avril 1898	1 50 "	Surveille les réparations en hiver.
J. Tierney	7 juin 1836	"	Arnprior	27 mars 1908	2 50 "	Activement employé environ 7 mois.
Joseph McCrea	26 mars 1859	Maître d'estacades	Springtown	15 mai 1880	25 00 par mois.	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 " 1858	Maître de glissoires	Grandes-Chutes	10 mars 1888	1 50 par jour.	Employé 4 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 jan. 1860	Sous-gard. de gliss.	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	456 25 p. année	" "
N. Rochon	2 avril 1879	"	Rivière Noire	1er mars 1900	480 00 "	" "
Wm. Selkirk	9 mai 1848	"	Bas de la Petawawa	19 jan. 1900	2 00 par jour.	" "
J. R. Jennings	28 avril 1843	"	Haut de la Petawawa	2 juin 1905	2 00 "	
Wm. Thompson	3 mai 1843	"	Mountain	2 sept. 1879	1 25 "	" 6 mois "
S. Moorhead	8 " 1861	"	Calumet	1er mars 1901	1 25 "	" 6 à 7 mois "
John Mullin	27 juillet 1851	"	Coulonge	10 avril 1899	1 50 "	" 4 mois "
T. Costello	13 juin 1851	"	Des Joachims	1er mars 1904	300 00 p. année	" " "
J. F. McGuire	16 déc. 1842	"	Dumoine	1er mai 1897	2 00 par jour.	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
Jas. Carey	6 juillet 1850	En charge	Bar. du l. des Cèdres	1er avril 1901	2 00 "	
J. Malbœuf	13 nov. 1844	Sous-gard. de gliss.	Chute Croche	3 " 1905	2 00 "	
A. H. Johnson	28 " 1839	"	Chenaux	—— —— 1865	2 50 "	Payé durant la navigation, 7 mois.
District de Newcastle.						
W. T. Junkin	2 nov. 1867	Maître de glissoires	Chute Fénelon	15 nov. 1896	100 00 p. année	Reçoit $360 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
J. G. Bates		"	Burleigh Falls	6 fév. 1907	100 00 "	" "
District de Richelieu.						
C. Choquette	25 nov. 1850	Maître d'estacades	Station de Belœil	26 juillet 1897	100 00 "	
Chenal Burlington, pont tournant.						
Wm. Omand	6 juillet 1837	Gardien du pont	Burlington	19 sept. 1896	650 00 "	
W. Hopkins	4 juin 1846	Assistant du pont	"	1er juillet 1902	1 65 par jour.	Employé 9 mois.

* Nommé comptable le 4 octobre 1904.

FONCTIONNAIRES EMPLOYES SUR LES GLISSOIRES ET ESTACADES.

ETAT donnant les noms, etc., des préposés aux glissoires et estacades.—*Suite.*

Nom.	Date. de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Chenal Burlington, pont tournant.—Suite.					$ c.	
H. Lampman	14 déc. 1863.	Assistant du pont	Burlington	8 sept. 1902	1 65 par jour	Employé 9 mois.
Jas. Eustice	27 fév. 1872.	" "	"	19 " 1896	1 50 "	"
Ecluse de Yamaska.						
O. Mineau	4 juill. 1844.	Gardien d'écluse	Yamaska	1 " 1885	75 00 par mois	"
H. Lambert	20 août 1844.	"	"	1 juill. 1897	40 00 "	"
Ecluse de la riv. du Lièvre.						
Hugh R. Gorman	20 sept. 1842.	Eclusier	Rivière du Lièvre	15 avril 1897	480 00 p. année	
Charles Brazeau	23 déc. 1862.	Journalier	"	3 mars 1902	35 00 par mois	Employé 8 mois.
Canal d'enlimentation, rivière Saint-Louis.						
Julien Monpetit	4 mars 1866.	Gardien d'écluse	Rivière Saint-Louis	11 mai 1903	10 00 par mois	

JOS. VINCENT.

NOMS DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB LE 31 MARS 1908

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

État donnant les noms, date de nomination, appointements, etc., des préposés aux bassins de radoub, 31 mars 1908.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique.				$ c.	
J. A. Gould	Surintendant	Esquimalt	30 juin 1906	133 33 par mois	
John Jeffcott	Mécanicien	"	4 janv. 1901	110 00 "	
F. N. Jones	Sous-mécanicien	"	8 " 1901	85 00 "	
A. D. Grieve	Charpentier	"	1er déc. 1887	85 00 "	
J. A. Maltravers	Journalier	"	1er juill. 1906	50 00 "	
J. Stock	"	"	1er " 1894	50 00 "	
Chas. Jordan	Soutier	"	1er " 1901	60 00 "	
G. Springer	"	"	1er avril 1903	60 00 "	
J. Young	Gardien de nuit	"	1er juin 1903	50 00 "	
Bassin de radoub de Lévis.					
Alf. Sampson	Surintendant	Lévis	15 fév. 1900	1,750 00 par année.	
W. McDougal	Ingénieur-mécanicien	"	1er juin 1888	75 00 par mois	
T. Després	Sous-ingénieur	"	21 juillet 1901	60 00 "	
Casimir Bourassa	Chauffeur	"	15 janv. 1907	40 00 "	
Bassin de radoub de Kingston.					
F. S. Rees	Surintendant	Kingston	1er avril 1897	1,400 00 par année.	
James Gillie	1er mécanicien	"	1er nov. 1905	80 00 par mois	
Wm. Geoghegan	Chauffeur	"	1er " 1892	50 00 "	
C. Staley	Gardien	"	1er " 1892	50 00 "	

JOS. VINCENT.

LISTE DES MÉCANICIENS, AIDES-MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS PRÉPOSÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS DANS LA PUISSANCE DU CANADA LE 31 MARS 1908

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

MÉCANICIENS ET GARDIENS PRÉPOSÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS FÉDÉRAUX.

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1908.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Amherst.. .....N.-E.	Bureau de poste.....	J. H. Chapman.....	3 janv. 1846	Concierge.....	1er sept. 1901	33 33	12 mois ..	400 00
Antigonish. ..... "	Edifice public....	J. C. Fraser.	31 mai 1847	"	1er oct. 1907	33 33	12 " ..	400 00
Annapolis..... "	Bur. de poste et douane...	John McKay	26 oct. 1847	"	1er avril 1891	33 33	12 " .	400 00
Arichat..... "	Edifice public.....	Mrs. A. DeRooch.....	30 juin 1868	"	5 mai 1905	12 50	12 " ..	150 00
Baddeck..... "	"	D. F. McKenzie.....	20 mai 1848	"	21 janv. 1899	20 83	12 " ..	250 00
Canso. ... . "	"	R. Sutherland.....	23 déc. 1855	" . .	12 oct. 1907	29 15	12 " ..	350 00
Dartmouth..... "	"	I. C. Henley....	11 déc. 1846	"	22 mai 1894	20 83	12 " ..	250 00
Digby..... "	"	F. Dennison.....	8 nov. 1841	"	14 mars 1902	33 33	12 " ..	400 00
Guysborough..... "	"	W. G. Hadley..... ..	29 " 1844	"	2 mai 1906	4 16	12 " ..	50 00
Halifax..... "	Edifice fédéral..... ..	Richard Power.....	15 août 1834	Mécanicien.	1er oct. 1871	62 50	12 " ..	750 00
" .... "	"	J. DeYoung	8 déc. 1860	Chauffeur.....	28 nov. 1904	50 00	12 " ..	600 00
" ..... . "	"	J. F. Sullivan	16 avril 1866	Concierge.....	1er juillet 1892	16 60	12 " ..	200 00
" .... "	"	J. Delaney	mai 1848	Gardien de nuit.	6 janv. 1906	39 00	8 " ..	468 00
" ... . "	Salle d'exerc. militaire....	John Crowell..... .	26 fév. 1852	Mécanicien.	13 déc. 1901	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	Arsenal...	R. Morrison.....	26 mars 1857	Chauffeur.....	4 mars 1903	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	Entrepôt de vérification...	M. O'Neil	30 déc. 1850	Concierge.....	1er oct. 1897	37 50	12 " ..	450 00
" ..... "	Bâtisse des immigrants...	John Oxley.	17 avril 1856	Chauffeur.....	2 fév. 1897	55 00	12 " ..	660 00
" ..... "	Nouvelle douane.....	J. Burns.....	3 déc. 1857	Mécanicien. ..	28 janv. 1907	60 00	12 " ..	720 00
" .... "	" "	G. Selieg....	21 avril 1854	Chauffeur... ...	26 avril 1907	50 00	12 " ..	600 00
" .... "	" "	F. Warner.....	8 oct. 1860	"	1er mai 1907	37 52	12 " ..	450 00
Inverness..... "	Edifice public...	J. R. McLennan.....	22 janv. 1857	Concierge.....	20 mars 1908	33 33	12 " ..	400 00
Kentville..... "	"	W. Hiltz....	30 avril 1864	"	14 nov. 1900	33 33	12 " ..	400 00
Liverpool..... "	"	James Clements.....	5 juin 1835	"	27 juin 1900	33 33	12 " ..	400 00
Lunenburg..... "	"	J. E. Hebb..... ...	3 nov. 1833	"	7 " 1895	25 00	12 " ..	300 00
New-Glasgow ..... "	Bureau de poste.....	J. A. Mutch.....	13 déc. 1840	"	3 oct. 1901	33 33	12 " ..	400 00
North-Sydney..... "	Edifice public.....	Alex. Green.....	16 juillet 1825	"	31 " 1897	33 33	12 " ..	400 00
Pictou ..... "	Bur. de poste et douane....	Jas. Arbuckle	18 fév. 1836	"	20 déc. 1896	41 66	12 " ..	500 00
Springhill .. .. "	Bureau de poste.....	J. A. Watt....	5 sept. 1849	"	1er " 1903	33 33	12 " ..	400 00
Sydney-Mines..... "	Edifice public.....	C. McMillan.....	25 nov. 1857	"	19 janv. 1905	33 33	12 " ..	400 00
Sydney-South ..... "	Bur. de poste et douane....	Mrs. M. Keefe..... ..	4 janv. 1850	"	13 " 1904	33 33	12 " ..	400 00
Truro..... "	" " ..	Alex. P. Smith.....	17 mai 1837	"	1er avril 1897	33 33	12 " ..	400 00
Windsor'... . ..... "	Bureau de poste.....	J. A. Mosher..... .	16 nov. 1841	"	13 fév. 1899	33 33	12 " ..	400 00
Yarmouth. ... . "	Edifice public.....	W. H. Whelan.....	23 déc. 1841	"	1er mars 1900	33 33	12 " ..	400 00

Charlottetown	I.-P.-E.	Edifice fédéral	A. McKenzie	12 mai	1856	" et mécan.	1er nov.	1896	45 00	12	"	540 00
"	"	"	E. Cameron	2 nov.	1853	Messager	15 "	1906	41 67	12	"	500 00
"	"	"	M. A. Allan	1er août	1855	"	24 janvier	1898	50 00	12	"	600 00
"	"	"	P. McKenna	4 "	1841	Gardien de nuit.	13 mai	1907	50 00	12	"	600 00
Montague	"	Edifice public	H. L. Peardon	13 avril	1885	Concierge	27 août	1906	13 33	12	"	160 00
Souris	"	"	Thos. Shea	11 août	1850	"	8 déc.	1906	29 16	12	"	350 00
Summerside	"	Edifice fédéral	A. McSween	25 sept.	1835	"	1er sept.	1897	33 33	12	"	400 00
Bathurst	N.-B.	Bureau de poste	J. H. Doucet	16 juillet	1846	"	26 mars	1906	33 33	12	"	400 00
Campbellton	"	Edifice public	W. Storey	15 sept.	1863	"	13 sept.	1907	33 33	12	"	400 00
Chatham	N.-B.	Bureau de poste	C. Johnston	18 mai	1856	"	27 mars	1895	25 00	12	"	300 00
Carleton, Saint-Jean	"	"	J. S. Clark	12 mars	1860	"	28 octobre	1905	8 33	12	"	100 00
Dalhousie	"	"	Wm. Gould	1er janv.	1853	"	26 nov.	1890	33 33	12	"	400 00
Frédericton	"	"	L. Yarxa	18 déc.	1843	"	1er juillet	1900	33 33	12	"	400 00
Marysville	"	"	G. W. Foster	2 février	1835	"	23 déc.	1903	12 50	12	"	150 00
Moncton	"	"	E. B. Hicks	11 janv.	1832	"	11 janvier	1886	33 33	12	"	400 00
Newcastle	"	"	Patrick Keating	13 mars	1840	"	23 oct.	1886	33 33	12	"	400 00
Richibouctou	"	"	J. Murray	16 août	1839	"	1er fév.	1904	33 33	12	"	400 00
Saint-Jean	"	Douanes	Neil J. Morrison	25 juillet	1858	Méc. et concierg.	27 avril	1894	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Christopher White	20 nov.	1844	Chauffeur	9 nov.	1885	50 00	12	"	600 00
"	"	"	James A. Paul	1er août	1837	Concierge	13 octobre	1891	50 00	12	"	600 00
"	"	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1893	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Edward Haney	22 février	1849	Prép. à l'ascens.	27 nov.	1882	50 00	12	"	600 00
"	"	"	A. E. Thael	14 mai	1845	Concierge	7 "	1907	50 00	12	"	600 00
St. Stephen	"	"	Samuel Topping	2 avril	1839	"	25 mai	1887	41 66	12	"	500 00
Sussex	"	"	Mde N. Dryden	21 juin	1840	"	26 mars	1901	25 00	12	"	300 00
Woodstock	"	"	Charles Trafton	20 janvier	1839	"	1er mai	1897	33 33	12	"	400 00
"	"	Arsenal	A. W. Field	25 mars	1872	Chauffeur	11 octobre	1906	50 00	12	"	600 00
Acton Vale	P.Q.	Bureau de poste	V. Lapointe	27 déc.	1859	Concierge	3 janvier	1906	33 33	12	"	400 00
Aylmer	"	"	A. Bourgeau	23 janvier	1870	"	9 avril	1904	8 33	12	"	100 00
Buckingham	"	"	T. F. Bisson	23 mai	1848	"	3 février	1903	10 00	12	"	120 00
Chicoutimi	"	Edifice public	G. A. Blais	24 sept.	1870	"	4 déc.	1907	33 33	12	"	400 00
Coaticook	"	"	Israel Baldwin	16 nov.	1839	"	17 juin	1889	33 33	12	"	400 00
Drummondville	"	"	A. Paré	27 avril	1842	"	5 "	1902	33 33	12	"	400 00
Farnham	"	Bureau de poste	J. Bélanger	19 janvier	1867	"	30 janvier	1906	25 00	12	"	300 00
Fraserville	"	"	W. D. Raymond	7 "	1876	"	14 avril	1905	33 33	12	"	400 00
Granby	"	Edifice public	J. A. Beauchemin	1er mai	1862	"	12 mai	1903	25 00	12	"	300 00
Hochelaga	"	Bureau de poste	J. H. Brown	7 octobre	1851	"	27 mars	1902	16 66	12	"	200 00
Hull	"	"	J. T. Madore	1er déc.	1843	"	8 "	1900	12 50	12	"	150 00
Iberville	"	"	A. Courtois	20 janvier	1869	"	7 mai	1907	40 00	12	"	480 00
Joliette	"	"	A. Ratel	29 déc.	1845	"	1er sept.	1897	33 33	12	"	400 00
Lachine	"	"	P. O. Robert	7 sept.	1846	"	26 janvier	1899	8 33	12	"	100 00
Laprairie	"	"	Jos. Brisson	11 nov.	1869	"	22 nov.	1901	12 50	12	"	150 00
L'Assomption	"	"	E. Arbour	8 déc.	1850	"	1er juillet	1904	20 00	12	"	240 00
Lévis	"	"	C. Lamontagne	28 déc.	1850	"	17 mars	1908	33 33	12	"	400 00
Longueil	"	"	F. X. Maillé	12 mai	1856	"	16 mars	1906	25 00	12	"	300 00
Montréal	"	Edifice public	J. T. Murphy	6 "	1865	Contrem. méc.	2 "	1903	108 33	12	"	1,300 00
"	"	"	Ed. Lanctot	14 avril	1837	Concierge	3 déc.	1898	41 67	12	"	500 00
"	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 février	1848	Chauffeur	4 mars	1882	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Art. Lesieur	22 juin	1868	Prép. à l'ascens.	8 avril	1905	45 00	12	"	540 00
"	"	"	Jos. Forgues	15 mai	1871	Chauffeur	2 nov.	1904	50 00	12	"	600 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécanioiens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1908.—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Montréal ..... "	Entrepôt de vérification...	Jos. Langevin.....	10 mars 1850	Chauffeur.....	18 oct. 1904	50 00	12 mois.....	600 00
" ..... "	"	A. Nuttall.....	15 juillet 1872	électricien	1er juin 1905	2 25	par jour...	700 00
" ..... "	"	M. Fitzgerald.....	.....	préposé à l'ascen.	31 janv. 1907	60 00	12 mois.....	720 00
" ..... "	"	J- B. Desjardins.....	.....	Nettoyeur.	26 " 1907	45 00	12 " ..	540 00
" ..... "	"	Samuel Lanctot.....	28 juin 1885	"	23 nov. 1905	45 00	12 " ..	540 00
" ..... "	"	P. Prudhomme.....	7 mars 1854	Prép. à l'ascens.	19 mars 1906	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	R. Barthe.....	12 juillet 1863	"	1er mai 1906	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	G. Labelle.....	14 mai 1871	"	12 sept. 1904	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	S. McGarry.....	15 juin 1873	"	12 " 1904	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	J. Neville.....	18 mars 1870	"	12 " 1904	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	A. Marchand.....	18 sept. 1849	"	2 déc. 1888	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	A. Drouin.....	14 juin 1868	"	28 nov. 1904	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	Ad. Desjardins..... . .	3 sept. 1859	Nettoyeur..	30 juin 1905	45 00	12 " ..	540 00
" ..... "	"	F. Nadon.....	15 juin 1847	"	15 déc. 1902	48 00	12 " ..	576 00
" .... "	Bureau de poste.....	F. Green	4 oct. 1837	Mécanicien.....	1er janv 1885	60 00	12 " ..	720 00
" ..... "	"	A. Langevin.....	12 mai 1885	Assist. mécanic.	2 avril 1907	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	L. D. Thibault.....	28 jan. 1861	Electricien	15 déc. 1905	70 00	12 " .	840 00
" ..... "	"	F. X. Lefebvre.....	13 déc. 1859	Asst. électricien.	28 juin 1905	65 00	12 " ..	780 00
" ..... "	"	Osias Renard.	14 juin 1869	pr.d. nuit à l'asc.	2 fév. 1907	2 00	pr jour, 12 m.	720 00
" ..... "	"	I. Trudeau	22 jan. 1863	Concierge.....	1er oct. 1902	50 00	12 mois.....	600 00
" ..... "	"	Oscar Renaud.....	19 fév. 1862	prép. à l'ascens.	10 sept. 1898	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	Art. Forget..... ...	15 juillet 1867	"	15 déc. 1893	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	L. Brault.....	29 déc. 1854	"	1er sept. 1901	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	A. Bourassa.....	1 juin 1857	Pr. au monte-ch.	4 août 1893	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	C. Berthiaume.....	8 nov. 1870	Veilleur de nuit.	5 mai, 1906	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	O. de Laudrantaye.....	.....	Pr. à l'asc. d. pas.	26 avril 1906	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	C. Vadeboncœur.....	17 mai 1842	Pr. au monte-ch.	6 février 1864	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	Alf. Trudeau.....	22 oct. 1875	Messager.	... .	50 00	12 " ..	600 00
" ..... "	"	J. Dutrisec.....	2 fév. 1863	"	15 déc. 1893	2 00	pr jour, 12 m.	730 00
" ..... "	" ch. de f. de l'Etat	J. O. Drouin.....	.. déc. 1837	"	12 avril 1907	1 50	pr jour, 12 m.	548 00
" ..... "	Revenu de l'Intérieur.....	Louis St. Jean.....	17 sept. 1840	Chauffeur. ...	1er déc. 1892	50 00	12 mois.....	600 09
" ..... "	"	Thos. Gauthier.....	10 juillet 1865	Nettoyeur..	14 jan. 1908	45 00	12 " ..	540 00

"	"	Douane	C. Daudelin	19 juin	1843	Gardien	16 juillet	1892	37 50	12	"	450 00
"	"	"	H. Valiquette	30 déc.	1871	Charpentier	1er fév.	1903	65 00	12	"	780 00
"	"	"	G. Flannigan	23 mai	1862	Electricien	13 sept.	1906	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. Harrington	29 mars	1862	Aide électricien.	12 nov.	1905	2 00	par jr, 12 m.		720 00
"	"	" et entrep. de vérific.	B. Lajeunesse	20 nov.	1861	Chauffeur	23 "	1896	50 00	12	mois	600 00
"	"	"	M. Murphy	28 janv.	1868	Chauf. de nuit			45 00	8	"	360 00
"	"	Salle d'exerc. milit. et arsenal	J. Gagné	20 avril	1867	Mécanicien	14 fév.	1899	50 00	12	"	600 00
"	"	Salle d'exercice militaire	A. Crochetière	24 juin	1884	Chauffeur	1er nov.	1904	50 00	12	"	600 00
Montmagny	"	Edifices publics	C. Normand	11 mars	1846	Gardien	1er oct.	1907	33 33	12	"	400 00
Nicolet	"	"	U. Papillon	16 "	1843	"	8 nov.	1907	43 33	12	"	520 00
Nominingue	"	Bâtisse des immigrants	T. A. Christin	22 mai	1857	"	20 mars	1908	25 00	12	"	300 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy	9 fév.	1865	Mécanicien	1er nov.	1904	75 00	12	"	900 00
"	"	"	J. G. McLaughlin	15 nov.	1880	Chauffeur	4 juillet	1906	53 33	12	"	640 00
"	"	Bureau des mesur. de bois.	James O'Neil	15 août	1861	"	1er août	1894	45 00	12	"	540 00
"	"	Bureau de la douane	John R. Mountain	1er nov.	1848	"	10 nov.	1888	45 00	12	"	540 00
"	"	Bureau de poste	J. Roy	25 fév.	1836	Gardien	1er sept.	1897	58 33	12	"	700 00
"	"	"	F. J. Cooper	8 juillet	1858	Chauffeur	25 juin	1895	60 00	12	"	720 00
"	St-Sauveur	"	C. Turcotte	14 avril	1866	Gardien	8 janv.	1907	10 00	12	"	120 00
"	"	"	J. D. Villeneuve			Messager	17 avril	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Alf. Landeau			Prép. à grue			50 00	12	"	600 00
"	"	Quartiers du Gouv. général.	M. Lewis	6 mai	1871	Gardien	1er sept.	1905	1 50	par jr, 12 m.		547 50
Péribonka	"	Bureau des immigrants	E. Roy	14 déc.	1879	"	1er oct.	1902	25 00	12	mois	300 00
Roberval	"	"	G. Audet	18 nov.	1847	"	31 mai	1907	25 00	12	"	300 00
Rimouski	"	Bureau de poste	A. Lepage	7 fév.	1866	"	1er janv.	1901	12 50	12	"	150 00
Richmond	"	Edifices publics	H. Desmarais	14 juillet	1869	"	7 mai	1898	33 33	12	"	400 00
Sherbrooke	"	"	O. Desève	6 août	1848	"	2 avril	1898	33 33	12	"	400 00
Sorel	"	Bureau de poste	C. Robitaille	22 janv.	1848	"	1er sept.	1897	40 00	12	"	480 00
Saint-Henri	"	"	A. C. A. Bissonnette	25 mai	1858	"	4 mars	1895				
Saint-Hyacinthe	"	Edifice public	J. Girouard	16 sept.	1838	"	2 août	1905	43 33	12	"	520 00
"	"	Revenu de l'intérieur	E. Clapin	9 avril	1844	"	19 juillet	1904	33 33	12	"	400 00
"	"	Salle d'exercice militaire	L. Langelier	10 sept.	1841	Chauffeur	17 sept.	1907	50 00	12	"	600 00
Saint-Jean	"	Bureau de poste	L. Forrant	21 janv.	1849	Gardien	14 avril	1897	29 16	12	"	350 00
Saint-Jérôme	"	Edifice public	J. Savard	24 oct.	1859	"	1er sept.	1900	33 33	12	"	400 00
St-Louis du Mile End	"	Bureau de poste	M. A. Campeau	6 mars	1846	"	28 mai	1905	33 33	12	"	400 00
Terrebonne	"	Edifice public	N. Sasseville	29 janv.	1844	"	2 janv.	1905	25 00	12	"	300 00
Thetford Mines	"	Bureau de poste	J. Rousseau	22 déc.	1859	"	1er juillet	1905	12 50	12	"	150 00
Trois-Rivières	"	Douane	Ph. Gravelle	3 juin	1828	"	1er fév.	1891	25 00	12	"	300 00
"	"	Bureau de poste	Mde A. Gauthier			"	7 janv.	1907	33 33	12	"	400 00
"	"	Salle d'exercice militaire	A. Pothier	25 sept.	1867	Chauffeur	20 mars	1907	50 00	12	"	600 00
Valleyfield	"	Edifice public	J. B. Laniel	20 oct.	1862	"	13 fév.	1905	33 33	12	"	400 00
Victoriaville	"	"	G. Beaudet	20 fév.	1862	"	3 mars	1904	6 25	12	"	75 00
Alexander	Ont.	"	D. K. McDonald	4 juillet	1847	Gardien	17 oct.	1906	41 66	12	"	500 00
Amherstburg	"	Bureau de poste	Mde R. Elliott	28 déc.	1854	"	6 juin	1905	33 33	12	"	400 00
Almonte	"	"	P. Burns	28 janv.	1861	"	1er sept.	1907	33 33	12	"	400 00
Arnprior	"	Edifices publics	R. B. McCreary	11 "	1862	"	15 mars	1899	33 33	12	"	400 00
Barrie	"	Bureau de poste	E. Sivigny	19 mars	1847	"	1er mai	1903	33 33	12	"	400 00
Brockville	"	"	C. P. Gray	28 avril	1861	"	2 avril	1908	33 33	12	"	400 00
Brantford	"	"	John Squire	24 "	1842	"	27 oct.	1880	50 00	12	"	600 00
Bridgeburg	"	Edifice public	Wm. Hanna	15 août	1863	"	3 "	1905	25 00	12	"	300 00
Bowmanville	"	"	W. W. Allin	13 janv.	1850	"	10 fév.	1905	33 33	12	"	400 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1908—*Suite.*

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire. annuel.
							$ c.		$ c.
Belleville	Ont.	Bur. de poste	S. Haight	26 août 1857	Concierge	24 janv. 1901	50 00	12 mois	600 00
Berlin	"	"	J. Clemens	21 juin 1840	"	15 mai 1900	33 33	12 "	400 00
Brampton	"	"	J. Foster	16 sept. 1846	"	1er août 1906	33 33	12 "	400 00
Carleton Place	"	"	Jas. F. Halfpenny	17 avril 1858	"	13 mai 1892	25 00	12 "	300 00
Chatham	"	"	W. W. Mitchell	25 mai 1848	"	7 janv. 1885	41 66	12 "	500 00
"	"	Arsenal	T. W. Stephenson	9 oct. 1864	Chauffeur	9 oct. 1906	50 00	12 "	600 00
Cornwall	"	Bur. de poste	R. Conroy	6 nov. 1848	Concierge, etc.	1er avril 1897	33 33	12 "	400 00
Cayuga	"	"	G. A. Gibson	29 mai 1861	"	3 sept. 1891	4 16	12 "	50 00
Clinton	"	"	J. Scott	21 janv. 1856	"	9 fév. 1904	16 66	12 "	200 00
Cobourg	"	"	J. Staples	3 juin 1834	"	10 déc. 1906	33 33	12 "	400 00
Deseronto	"	Edifice public	M. Hart	15 janv. 1862	"	1er juill. 1903	33 33	12 "	400 00
Dundas	"	"	Wm. Graham	5 déc. 1853	"	1er " 1898	4 16	12 "	50 00
Fort-William	"	"	D. J. McCallum	5 avril 1834	"	21 sept. 1904	37 50	12 "	450 00
Galt	"	"	T. Barrett	17 juin 1861	"	1er août 1902	33 33	12 "	400 00
Guelph	"	"	R. McLeod	30 juill. 1865	"	25 mai 1901	33 33	12 "	400 00
Goderich	"	" etc.	G. Bissett	14 avril 1851	"	1er sept. 1897	33 33	12 "	400 00
Hamilton	"	Bâtisse fédérale	Alfred Barnard	27 déc. 1847	"	10 déc. 1894	50 00	12 "	600 00
"	"	"	J. Wigglesworth	7 août 1863	Chauffeur	1er oct. 1896	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Thomas Nicholson	17 déc. 1857	Mécanicien	2 mars 1887	50 00	12 "	600 00
"	"	Bâtisse du revenu de l'int.	C. Blackman	23 mai 1850	Concierge	9 janv. 1905	12 00	12 "	144 00
Hawkesbury	"	Edifice public	A. Marleau	22 sept. 1857	"	7 août 1906	33 33	12 "	400 00
Ingersoll	"	"	Jean McDonald	30 juin 1841	"	20 nov. 1900	33 33	12 "	400 00
Kingston	"	Collège militaire royal	T. Harrison	21 août 1875	Chauffeur	1er mai 1902	p. d. 1 50	12 "	547 50
"	"	Arsenal	F. Forsythe	15 nov. 1866	Mécanicien	11 fév. 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	Collège militaire royal	Wm. Hazlett	27 mai 1874	"	20 nov. 1900	75 00	12 "	900 00
"	"	" "	J. Quigley	30 oct. 1857	Chauffeur	1er juin 1903	55 00	12 "	660 00
"	"	" "	M. Redmond	2 " 1867	"	29 janv. 1902	45 00	12 "	540 00
"	"	" "	L. Cochrane	1er mars 1879	Electricien	29 juill. 1902	65 00	12 "	780 00
"	"	Bur. de poste	Jas. Kehoe	21 juin 1873	Concierge	15 mai 1905	48 33	12 "	580 00
"	"	Bâtisse du revenu de l'int.	J. Lawless	——— 1833	"	8 fév. 1908	33 33	12 "	400 00
London	"	Douanes	M. Mulkern	4 sept. 1837	"	18 sept. 1888	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Wm. Greer	12 oct. 1839	"	16 mars 1884	33 33	12 "	400 00
"	"	Bur. de poste	Jean Price	6 " 1836	Mécanicien	14 janv. 1884	50 00	12 "	600 00
"	"	"	J. Gilbanks	4 déc. 1861	Concierge	31 mai 1906	33 33	12 "	400 00

"	"	Salle d'exercice militaire	A. Maclean	21 nov.	1851	Mécanicien	1er déc.	1904	60 00	12	"	720 00
Lindsay	"	Bureau de poste et douane	Wm. Galbraith	8 janv.	1844	Concierge	17 nov.	1893	33 33	12	"	400 00
Napanee	"	" "	Mde C. E. Webster	12 juill.	1846	"	4 oct.	1901	33 33	12	"	400 00
Niagara-Falls	"	Edifice public	R. Gott	27 "	1855	"	28 mars	1907	33 33	12	"	400 00
Orangeville	"	"	D. McPherson	30 avril	1851	"	15 juill.	1900	33 33	12	"	400 00
Orillia	"	"	John Frawley	14 mars	1844	"	1er nov.	1898	29 16	12	"	350 00
Oshawa	"	"	A. Brodie	28 sept.	1850	"	11 déc.	1905	33 33	12	"	400 00
Ottawa	"	Observatoire	A. Villeneuve	11 mars	1857	"	14 "	1904	55 50	12	"	660 00
"	"	"	G. Sparks	16 oct.	1858	Mécanicien	1er nov.	1904	65 00	12	"	780 00
Paris	"	Edifice public	Sam Lee	24 "	1841	Concierge	7 juill.	1902	33 33	12	"	400 00
Pembroke	"	Edifi. du rev. de l'intérieur	Samuel Hamilton	4 juin	1834	"	29 oct.	1890	33 33	12	"	400 00
Peterborough	"	Bureau de poste	John Irwin	17 mai	1842	"	8 sept.	1887	33 33	12	"	400 00
"	"	Douane	Wm. Taylor	25 nov.	1839	"	26 janv.	1899	25 00	12	"	300 00
Petrolea	"	Bureau de poste	James Shaw	11 juin	1842	"	12 sept.	1904	33 33	12	"	400 00
Picton	"	Edifice public	D. Welbanks	8 fév.	1850	"	11 avril	1902	33 33	12	"	400 00
Port-Arthur	"	"	D. McKenzie	12 sept.	1843	"	14 mai	1906	33 33	12	"	400 00
Port-Colborne	"	Bureau de poste	Wm. Armstrong	9 "	1846	"	11 juin	1888	25 00	12	"	300 00
Port-Hope	"	"	Jos. Curtis	—— ——	1884	"	1er mai	1905	33 33	12	"	400 00
Prescott	"	"	R. Birks	6 avril	1822	"	1er "	1899	33 33	12	"	400 00
Rat Portage	Ont.	Edifice public	Mde J. Link	10 mai	1850	"	7 déc.	1901	33 33	12	"	400 00
Sandwich	"	"	John McLeod	.....	.....	"	22 juill.	1907	25 00	12	"	300 00
Sarnia	"	"	J. H. Dyble	25 août	1860	"	7 nov.	1903	33 33	12	"	400 00
Smith's-Falls	"	"	R. W. Lewis	19 "	1863	"	8 janv.	1896	33 33	12	"	400 00
Stratford	"	Bureau de poste, etc	J. P. Murray	29 juill.	1850	Mécanicien	26 "	1900	50 00	12	"	600 00
"	"	Edifice publie	J. A. Carey	4 "	1856	Chauffeur	24 "	1907	50 00	12	"	600 00
Sault Sainte-Marie	"	"	P. J. Racine	25 sept.	1865	Concierge	29 sept.	1905	33 00	12	"	400 00
St. Catharines	"	Arsenal	T. Munday	20 mars	1840	Mécanicien	2 fév.	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	Bureau de poste, etc	A. Clark	14 sept.	1850	Concierge	12 déc.	1904	33 33	12	"	400 00
Saint-Thomas	"	"	G. Luton	25 mai	1857	"	14 avril	1903	33 33	12	"	400 00
Strathroy	"	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 "	1840	"	25 oct.	1890	33 33	12	"	400 00
Toronto	"	Edifices fédéraux	H. E. Hamilton	14 avril	1838	Contrem. mécan.	10 avril	1902	100 00	12	"	1,200 00
"	"	Edifi. du rev. de l'intérieur	C. H. Baillie	22 sept.	1852	Chauffeur	13 janv.	1891	55 00	12	"	660 00
"	"	Douane	H. Drinkwine	—— —	1874	"	16 oct.	1906	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Ed. Switzer	10 oct.	1856	Prép. à l'ascens.	18 août	1901	55 00	12	"	660 00
"	"	"	T. J. Enright	—— —	1862	Concierge	18 déc.	1906	50 00	12	"	600 00
"	"	Entrepôt de vérification	James Cosgrove	10 fév.	1844	Mécanicien	28 "	1874	70 00	12	"	840 00
"	"	"	Ed. Appleton	26 sept.	1864	Chauffeur	23 sept.	1886	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Jennings	1er sept.	1867	Prép. à l'ascens.	25 mai	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	R. C. Cussack	26 mars	1875	"	20 sept.	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	F. Simpson	8 janv.	1859	Gardien de nuit	1er "	1903	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Thos. Jones	10 nov.	1853	"	4 avril	1902	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Wm. Scott	—— —	1838	"	1er juin	1905	2 00	p. jr		730 00
"	"	Station Union	J. Gormally	26 "	1872	Prép. à l'ascens.	17 oct.	1901	50 00	12	mois	600 00
"	"	"	W. P. Murphy	16 sept.	1868	" "	28 sept.	1905	50 00	12	"	600 00
"	"	P. O. station	James Rae	17 fév.	1864	Concierge	12 janv.	1904	41 66	12	"	500 00
"	"	Bureau de poste	J. Somers	8 avril	1835	Mécanicien	9 oct.	1897	55 00	12	"	660 00
"	"	"	P. Cassidy	2 mai	1862	Chauffeur	8 mai	1906	55 00	12	"	660 00
"	"	"	T. Letray	—— —,	1858	"	10 janv.	1907	55 00	12	"	660 00
"	"	"	W. J. Graham	16 mars	1840	"	1er oct.	1896	60 00	12	"	720 00
" Junction	"	"	J. Devins	18 juill.	1847	Concierge	3 fév.	1905	33 33	12	"	400 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1908—*Fin.*

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
							$ c.		$ c.
Toronto	Ont.	Salle d'exerc. militaires	Richard Eyre	11 oct. 1849	Chauffeur	25 mars 1895	55 00	12 mois	660 00
"	"	"	D. Glionna	8 août 1867	"	1er oct. 1898	70 00	12 "	840 00
"	"	"	G. Robins	18 sept. 1858	Concierge	1er sept. 1907	55 00	12 "	660 00
Trenton	"	Edifice public	David Allan	13 mai 1844	"	31 août 1899	33 33	12 "	400 00
Walkerton	"	"	Mad. T. Gibson	21 janv. 1861	"	12 mai 1905	33 33	12 "	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	I. Belleperche	26 oct. 1844	Mécanicien	24 déc. 1897	50 00	12 "	600 00
"	"	"	W. Curtis	6 mas 1842	Concierge	9 nov. 1880	33 33	12 "	400 00
"	"	Salle d'exerc. militaires	W. Wheeler	27 sept. 1878	Ingénieur	9 jan. 1905	50 00	12 "	600 00
Wingham	"	Edifice public	P. Fisher	12 déc. 1834	Concierge	19 nov. 1906	16 66	12 "	200 00
Woodstock	"	"	Robert Kerr	6 juin 1864	Ingénieur	11 déc. 1901	33 33	12 "	400 00
Brandon	Man.	"	T. Giles	30 mars 1843	"	1er août 1897	65 00	12 "	780 00
Portage-la-Prairie	"	"	J. S. Telfer	25 juillet 1840	"	1er juillet 1904	45 00	12 "	540 00
Winnipeg	"	Bureau de poste	Jos. Hay	4 mai 1853	Mécanicien	20 " 1905	80 00	12 "	960 00
"	"	"	Jas. Boggins	10 juillet 1857	Chauffeur	27 juin 1906	65 00	12 "	780 00
Winnipeg	"	"	Joseph Coutu	10 mai 1843	Pr. au monte-ch.	16 mars 1887	55 00	12 "	660 00
"	"	"	A. Boiteau	23 sept. 1860	Gardien	4 avril 1905	55 00	12 "	660 00
"	"	"	P. Johnson	31 mai 1881	Concierge	19 oct. 1904	60 00	12 "	720 00
"	"	Douanes	G. K. Williams	15 avril 1862	Chauffeur	4 avr. 1906	45 00	12 "	540 00
"	"	Edifice public	Wm. Johnson	14 juin 1867	Charpentier	1er sept. 1904	65 00	12 "	780 00
Calgary	Alta.	Bureau de poste	J. G. Adamson	21 mai 1872	Concierge	6 juin 1907	75 00	12 "	900 00
Edmonton	"	Bur. des terres et d'enregis.	R. Wylie	7 juillet 1859	"	21 juin 1894	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau de poste	E. G. Henry	30 mars 1873	"	9 mars 1907	2 00 p. j.	12 "	730 00
Lethbridge	"	Edifice public	D. Pelletier	4 août 1854	"	17 déc. 1905	45 00	12 "	540 00
Red-Deer	"	Palais de justice	S. M. Bannerman	12 juillet 1835	"	20 juillet 1905	55 00	12 "	660 00
Moosejaw	Sask.	Edifice publlc	R. West	12 sept. 1855	"	21 sept. 1906	50 00	12 "	600 00
Prince-Albert	"	"	R. D. Robertson	18 août 1877	"	15 jan. 1906	75 00	12 "	900 00
Regina	"	Bureau des terres	W. J. Gore	22 juillet 1863	"	6 mai 1901	50 00	12 "	600 00
"	"	"	T. Perkins	.....	"	24 sept. 1906	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau de poste	John Malcolmson	9 nov. 1857	"	5 " 1906	50 00	12 "	600 00
Atlin	C.B.	Edifice public	J. A. Fraser	1er janv. 1851	"	26 juin 1901	12 50	12 "	150 00
Kamloops	"	Bureau de poste	J. R. McNabb	6 sept. 1852	"	19 sept. 1905	50 00	12 "	600 00
Nanaïmo	"	Edifice public	J. Thompson	2 " 1836	"	1er mai 1897	50 00	12 "	600 00
Nelson	"	"	B. B. Smith	12 " 1845	"	9 mars 1903	50 00	12 "	600 00
New-Westminster	"	Bureau de poste	L. Thornbar	4 avril 1846	"	11 juillet 1906	50 00	12 "	600 00
"	"	Bâtisse des indiens, etc.	Mad. M. L. Matheson	2 oct. 1870	"	5 nov. 1907	50 00	12 "	600 00

Rossland	C.-B.	Edifice public	H. McQuade	24 déc.	1851	Concierge	1er août	1906	50 00	12	mois	600 00
Vancouver	"	"	A. Chisholm	18 avril	1851	"	1er oct.	1903	50 00	12	"	600 00
"	"	"	P. Powers	21 mars	1836	Gardien	10 fév.	1901	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. F. Bosomworth	1er oct.	1848	Asst.-concierge	7 juill.	1904	50 00	12	"	600 00
Victoria	"	Nouvel édifice fédéral	Wm. McKay	31 déc.	1857	Concierge	4 fév.	1898	50 00	12	"	600 00
"	"	Edifice fédéral	A. Johnson	12 mai	1858	Asst.-concierge	1er avril	1899	60 00	12	"	720 00
"	"	"	T. Campbell	24 juin	1848	Chauffeur	1er oct.	1906	55 00	12	"	660 00
"	"	"	W. Robinson	4 juill,	1848	Préposé à l'ascen.	1er sept.	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	"	F. T. McIlmoyle	24 déc.	1884	"	1er août	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	Vieux bureau de douane	Geo Lyoll	12 fév.	1843	Concierge	8 mai	1900	60 00	12	"	720 00
Dawson	T.Y.	Bureau de poste	E. Lemieux			Gardien de nuit			160 00	12	"	1,920 00
"	"	"	J. K. Johnston	17 avril	1883	Concierge	17 oct.	1904	160 00	12	"	1,920 00
"	"	Edifice de l'administration	C. Ferais	7 oct.	1887	Gardien de nuit	12 juin	1906	160 00	12	"	1,920 00
"	"	" "	J. Boutin	13 oct.	1876	Concierge	1er déc.	1901	160 00	12	"	1,960 00
"	"	" "	Mde A. Misner	6 sept.	1860	Femme de mén.	1er "	1901	150 00	12	"	1,800 00
"	"	Hôtel du gouvernement	P. P. McDonald	8 oct.	1879	Concierge	1er "	1905	160 00	12	"	1,920 00
"	"	Cour de police	J B. Deslauriers	12 juill.	1875	"	1er juin	1906	160 00	12	"	1,920 00
"	"	Palais de justice	H. DeVilliers	7 mai	1872	"	21 mai	1902	160 00	12	"	1,920 00
"	"	"	J. E. Deslauriers	25 mars	1873	Gardien de nuit	1er juin	1906	160 00	12	"	1,920 00
White Horse	"	Edifice public	C. J. McLennan	22 déc.	1850	Concierge	30 oct.	1902	125 00	12	"	1,500 00

JOS. VINCENT.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

DU 1er JUILLET 1867 AU 31 MARS 1908

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 au 31 mars 1908.

Années	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 " janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 " " "	3,448	2,171
1870 " " "	4,961	3,185
1871 " " "	6,268	3,893
1872 " " "	8,353	4,428
1873 " " "	10,072	5,707
1874 " " "	9,800	5,043
1875 " " "	9,006	5,006
1876 " " "	7,971	4,773
1877 " " "	7,517	4,425
1878 " " "	6,886	4,021
1879 " " au 6 octobre	7,186	4,547
1879 " 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 " 1er janvier "	8,451	4,411
1881 " " "	9,599	5,529
1882 " " "	10,505	5,699
1883 " " "	11,633	6,227
1884 " " "	13,114	6,903
1885 " " "	8,977	5,321
1886 " " "	9,644	5,352
1887 " " au 30 juin	4,866	2,735
1887 " 1er juillet " 1888	10,493	6,343
1888 " " " 1889	10,522	7,042
1889 " " " 1890	10,098	7,448
1890 " " " 1891	10,576	7,286
1891 " " " 1892	11,637	6,700
1892 " " " 1893	11,720	6,220
1893 " " " 1894	9,517	6,028
1894 " " " 1895	10,190	5,148
1895 " " " 1896	10,223	5,573
1896 " " " 1897	11,404	5,033
1897 " " " 1898	9,640	5,250
1898 " " " 1899	9,639	4,784
1899 " " " 1900	12,139	5,938
1900 " " " 1901	13,179	6,255
1901 " " " 1902	15,880	5,067
1902 " " " 1903	13,140	6,373
1903 " " " 1904	11.300	5,878
1904 " " " 1905	11,940	6,461
1905 " " " 1906	11,700	6,472
1906 " " 31 mars 1907	9,400	5,085
1907 " 1er avril " 1908	14,680	7,469

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 31 mars 1908.

Années.	——	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	" 1er juillet " 1881	1,795
1881	" " " 1882	2,352
1882	" " " 1883	2,651
1883	" " " 1884	3,611
1884	" " " 1885	3,119
1885	" " " 1886	2,867
1886	" " " 1887	3,281
1887	" " " 1888	3,552
1888	" " " 1889	4,229
1889	" " " 1890	3,374
1890	" " " 1891	3,948
1891	" " " 1892	4,009
1892	" " " 1893	4,232
1893	" " " 1894	3,966
1894	" " " 1895	4,603
1895	" " " 1896	4,239
1896	" " " 1897	4,994
1897	" " " 1898	4,696
1898	" " " 1899	5,277
1899	" " " 1900	7,366
1900	" " " 1901	4,341
1901	" " " 1902	6,759
1902	" " " 1903	4,327
1903	" " " 1904	5,295
1904	" " " 1905	5,496
1905	" " " 1906	8,036
1906	" " au 31 mars 1907	3,771
1907	" 1er avril " 1908	6,456

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 31 mars 1908.

—	Reçues.	Envoyées.
1880 — Du 1er janvier au 30 juin	.....	1,273
1880 " 1er juillet " 1881	.....	2,943
1881 " " " 1882	.....	2,859
1882 " " " 1883	3,538	4,600
1883 " " " 1884	3,860	6,004
1884 " " " 1885	4,500	6,718
1885 " " " 1886	6,075	6,450
1886 " " " 1887	6,816	6,380
1887 " " " 1888	6,947	6,870
1888 " " " 1889	6,484	7,667
1889 " " " 1890	7,448	6,578
1890 " " " 1891	.....	7,751
1891 " " " 1892	6,113	4,260
1892 " " " 1893	7,428	6,453
1893 " " " 1894	6,900	4,517
1894 " " " 1895	7,538	5,327
1895 " " " 1896	7,843	5,783
1896 " " " 1897	10,700	8,200
1897 " " " 1898	10,867	8,547
1898 " " " 1899	10,913	8,762
1899 " " " 1900	12,386	9,878
1900 " " " 1901	12,287	9,860
1901 " " " 1902	12,560	10,330
1902 " " " 1903	13,430	11,106
1903 " " " 1904	14,710	15,590
1904 " " " 1905	15,000	14,300
1905 " " " 1906	15,785	14,785
1906 " " au 31 mars 1907	13,768	12,087
1907 " 1er avril " 1908	17,000	16,340